

**STUDI IMPLEMENTASI
PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2004 TENTANG
PENYELENGGARAAN DAN RETRIBUSI PARKIR TEPI JALAN
UMUM KOTA SEMARANG (STUDI KASUS DI KAWASAN
SIMPANG LIMA)**

TESIS

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan

Guna Mencapai Derajat Sarjana S-2

Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Program Studi : Magister Ilmu Administrasi

Konsentrasi : Magister Administrasi Publik



Diajukan oleh :

MARKUS'MAXS ENEMBE

D4E002103

PROGRAM PASCASARJANA

PROGRAM STUDI : MAGISTER ILMU ADMINISTRASI

KONSENTRASI : MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK

UNIVERSITAS DIPONEGORO

SEMARANG

2006

LEMBAR PERSETUJUAN

STUDI IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2004 TENTANG PENYELENGGARAAN DAN RETRIBUSI PARKIR TEPI JALAN UMUM KOTA SEMARANG (STUDI KASUS DI KAWASAN SIMPANG LIMA)

NAMA PENULIS : Markus Maxs'Enembe
NIM : D4 E002103

Tesis telah disetujui
Tanggal : 17 Juni 2006

Pembimbing I,

Pembimbing II

Dra. Hj. Endang Larasati, M. S

Drs. Slamet Santoso, M. Si

**STUDI IMPLEMENTASI
PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2004 TENTANG
PENYELENGGARAAN DAN RETRIBUSI PARKIR TEPI
JALAN UMUM KOTA SEMARANG (STUDI KASUS DI
KAWASAN SIMPANG LIMA)**

Dipersiapkan dan disusun oleh

Markus Maxs' Enembe

D4E002103

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada tanggal : 17 Juni 2006

Susunan Tim Penguji

Ketua Penguji/ Pembimbing I,

Anggota Tim Penguji lain :

Drs. Hj. Endang Larasati, M. S

1. Drs. Yusmilarso, MA

Sekretaris Penguji/ Pembimbing II,

Drs. Slamet Santoso, M.Si

2. Dra. Nina Widowati, M.Si

Tesis ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan

Untuk memperoleh gelar Magister Sain

Tanggal : 17 Juni 2006

Ketua Program Studi MAP

Universitas Diponegoro

Prof. Drs. Y. Warella, MPA, Ph.D.

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah diteliti atau ditebitkan orang lain, kecuali tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Semarang, 17 Juni 2006

Markus Max's Enembe

RINGKASAN

**JUDUL: STUDI IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2004 TENTANG PENYELENGGARAAN DAN RETRIBUSI PARKIR TEPI JALAN UMUM KOTA SEMARANG
(STUDI KASUS DI KAWASAN SIMPANG LIMA)**

NAMA : MARKUS MAX'S ENEMBE

NIM : D4E002103

Hasil penelitian menunjukkan diterimnya hipotesis-hipotesis yang diajukan dalam penelitian. Hipotesis minor, terdapat hubungan positif dan signifikan antara (1) tingkat komunikasi dengan implementasi perda sebesar t_{X1} sebesar 0,561, (2) isi perda dengan implementasi perda t_{X2} sebesar 0,408, dan (3) sikap juru parkir dengan implementasi perda t_{X3} sebesar 0,556. Kemudian hipotesis mayor, terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara tingkat komunikasi (X1), isi perda (X2), dan sikap juru parkir (X3) dengan implementasi perda W sebesar 0,503 dengan sig 0,000.

Kemudian hasil diskusi menunjukkan adanya kesesuaian antara teori yang menjadi landasan penelitian dengan hasil penelitian di lapangan terlihat dari nilai akumulasi dari tiap variabel penelitian, tabel silang tiap variabel X dihubungkan dengan variabel Y, dan diterimnya hipotesis penelitian yang diajukan.

Variabel X yang dianggap paling dominan mempunyai hubungan kuat dengan variabel Y secara urut yaitu (1) tingkat komunikasi (X1) dengan implementasi perda (Y), (2) sikap juru parkir (X3) dengan implementasi perda (Y), dan (3) isi perda (X2) dengan daya kerja implementasi (Y).

Implikasi yang muncul adalah apabila variabel-variabel independen (X) yang dianggap dominan mempunyai hubungan dengan implementasi perda (Y) tidak segera dilakukan perbaikan maka akan menimbulkan peluang implementasi perda yang makin rendah atau dengan kata lain kurang berhasil. Oleh karena itu, perbaikan terhadap variabel-variabel independen (X) tersebut perlu dilakukan sehingga menimbulkan suatu kondisi-kondisi yang menunjukkan adanya tingginya implementasi perda No. 1 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.

Dosen Pembimbing I

Dra. Hj Endang Larasati, M. S

ABSTRAKSI

Markus Max's Enembe, 2006 , STUDI IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2004 TENTANG PENYELENGGARAAN DAN RETRIBUSI PARKIR TEPI JALAN UMUM KOTA SEMARANG (STUDI KASUS DI KAWASAN SIMPANG LIMA)

Kata kunci : Implementasi perda, tingkat komunikasi, isi perda, dan sikap juru parkir.

Tujuan dari penelitian ini mengenai studi implementasi kebijakan perparkiran di tepi jalan umum adalah mengkaji seberapa berhasil implementasi Peraturan Daerah No. 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum (Y) yang dihubungkan dengan tingkat komunikasi (X1), isi praturan daerah (X2) dan sikap Juru Parkir (X3) di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.

Hasil penelitian menunjukan bahwa implementasi Peraturan Daerah No. 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum (Y) di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang kurang berhasil yang disebabkan oleh variabel tingkat komunikasi (X1), isi praturan daerah (X2) dan sikap Juru Parkir (X3).

ABSTRACTION

Markus Max's Enembe, 2006 THE IMPLEMENTATION STUDIES OF PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2004 ABOUT THE MANAGEMENT SIDEWOLK HIGHWAY PARKING IN SEMARANG CITY (CASE STUDIES IN KAWASAN SIMPANG LIMA)

Keyword : The Implementation of Perda, level of communication, the contain of perda, and the behaviour of parking officer.

The aim of this research is about the Implementationpolicy sidewalk highway parking is to research how the implementation of Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2004 run about the management sidewalk highway parking (Y) that related with the level of comunication (X1), the contains of Peraturan Daerah (X2) and the behaviour of the parking officer (X3) in Kawasan Simpang Lima, Semarang city.

The result of this research explain that implementation of Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2004 about the management sidewalk higway parking (Y) in Kawasan Simpang Lima, Semarang city is not work so well that caused by variable level of communication (X1), the contains of Peraturan Daerah (X2) and the behaviour of the parking officer (X3).

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, karena berkat dan anugrah-Nya pulalah, penulis dapat menyelesaikan Tesis ini yang merupakan salah satu syarat Universitas untuk mendapat gelar Magister Sains pada Magister Administrasi Publik Universitas Diponegoro (UNDIP) Semarang dengan Judul **“STUDI IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 1 TAHUN 2004 TENTANG PENYELENGGARAAN DAN RETRIBUSI PARKIR TEPI JALAN UMUM KOTA SEMARANG (STUDI KASUS DI KAWASAN SIMPANG LIMA)”**.

Dalam hal yang tidak dapat dipisahkan dari pembuatan tesis ini, ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga penulis dapat menyelesaikan pembuatan tesis ini kepada:

1. Bapak Prof. Drs. Y. Warella, MPA, Ph. D selaku Ketua Program Studi MAP Universitas Diponegoro.
2. Ibu Dra. Endang Larasati, MS, selaku Dosen Pembimbing I, Bapak Drs. Slamet Santoso, M.Si, selaku Dosen Pembimbing II.
3. Bapak Kepala Unit Pengelolaan parkir Tepi jalan Umum Kota Semarang.
4. Semua Bapak / Ibu dan staf Magister Administrasi Publik Universitas Administrasi Publik Universitas Diponegoro Semarang.
5. Pemerintah Daerah Kabupaten Puncak Jaya yang memberikan bantuan berupa beasiswa untuk menempuh gelar Magister Sains di Universitas Diponegoro Semarang pada fakultas Magister Administrasi Publik (MAP).
6. Kepada Ayah dan Ibu serta keluarga besar yang telah memberikan bantuan maupun semangat pada penulis sehingga tesis ini dapat terselesaikan dengan baik.
7. Bapak Lukas Enembe S. IP dan keluarga yang telah membantu penulis dalam penyelesaian tesis.
8. Bapak Emi Enembe S.IP, M.IP dan keluarga yang selalu membantu penulis baik Materil maupun moril .

9. Kakak-kakaku dan Adik-adiku tercinta atas segala dukungan dan bantuannya.
10. Wanita pilihan Tuhan untukku Rosalinda Windesi atas segala motivasi dan bantuannya.
11. Mahasiswa Magister Administrasi Publik (MAP) Angkatan VIII Reguler Tahun 2003 MAP Universitas Diponegoro.
12. Teman – temanku Youth Gereja Kristen Perjanjian Baru yang telah memberikan semangat dan motivasi pada penulis dalam penyelesaian Tesis.
13. Teman – temanku Himpunan Mahasiswa Luar Pulau yang selama ini bersamaku baik suka maupun duka.
14. Himpunan Pelajar Mahasiswa Puncak Jaya (HIPMAPUJA) Sejava dan Bali yang sedang menuntut ilmu terima kasih buat dorongan bantuan juga persatuannya secara khusus buat (Ertinus Kalabetme , Periben Enumby, Pilax Enumby, Beiles Enumby.
15. Adik – adik dan teman – teman dari Kabupaten Tolikara khusus buat temanku Waloy Genongga thanks untuk kebersamaanmu.
16. Adik – adik dan teman – teman dari Kabupaten Jayawijaya yang selalu mendukung dan mendorong baik material maupun moril khususnya buat ade tersayang Selly Babingga thanks untuk segalanya.

Satu hal yang tidak dapat dihindari bahwa tidak ada yang sempurna dari suatu karya dan ini penulis menyadarinya bahwa masih banyak kekurangan yang terjadi pada tesis ini maka kritik dan saran penulis terima sebagai bentuk perwujudan bagi perbaikan dan kesempurnaan ini ini.

Semarang, 17 Juni 2006
Penulis,

Markus Maxs' Enembe

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN.....	iv
RINGKASAN	v
ABSTRAKSI	vii
ABSTRACT.....	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR BAGAN	xviii
DAFTAR TABEL.....	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi dan Perumusan Masalah.....	15
B. 1. Identifikasi Masalah.....	15
B. 2. Perumusan Masalah	16
C. Tujuan Penelitian.....	16
D. Kegunaan Penelitian.....	17
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	18
A. Teori yang Mendasari Penelitian.....	18

B. Variabel-variabel Penelitian	23
B. 1. Implementasi Perda (Y)	23
B. 2. Tingkat komunikasi (X1)	27
B. 3. Isi Peraturan Daerah (X2)	32
B. 4. Sikap Juru Parkir (X6)	34
C. Hipotesis.....	37
 BAB III METODE PENELITIAN	 39
A. Rancangan Penelitian	39
B. Ruang Lingkup Penelitian	39
C. Lokasi Penelitian	40
D. Variabel Penelitian	40
D. 1. Variabel Penelitian	40
D. 2. Definisi Konseptual	40
D. 3. Definisi Operasional.....	41
E. Jenis dan Sumber Data	46
F. Instrumen Penelitian.....	46
G. Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel	47
H. Teknik Pengumpulan Data	49
I. Teknik Pengolahan Data dan Teknik Analisis Data	50
I. 1. Teknik Pengolahan Data.....	50
I. 2. Teknik Analisis Data	51
J. Teknik Pengujian Hipotesis.....	52

BAB IV HASIL PENELITIAN dan PEMBAHASAN HASIL

PENELITIAN	56
A. Hasil Penelitian	56
A. 1. Identitas Responden	56
B. Deskripsi Variabel Penelitian.....	58
B. 1. Implementasi Perda (Y)	58
B. 2. Tingkat Komunikasi (X1)	64
B. 3. Isi Perda (X2)	70
B. 4. Sikap Juru Parkir (X3)	76
C. Analisis Hasil Penelitian	83
a. Tabulasi silang hasil Penelitian.....	83
1. Hubungan antara Tingkat Komunikasi (X1) dengan Implementasi Perda (Y)	83
2. Hubungan antara Isi Perda Pelaksana (X2) dengan Implementasi Perda (Y)	84
3. Hubungan antara Sikap Juru Parkir (X3) dengan Implementasi Perda (Y)	86
b. Pengujian Hipotesis.....	87
1. Hubungan antara Tingkat Komunikasi (X1) dengan Implementasi Perda (Y)	88
2. Hubungan antara Isi Perda Pelaksana (X2) dengan Implementasi Perda (Y)	88

3. Hubungan antara Sikap Juru Parkir (X3) dengan Implementasi Perda (Y)	88
4. Hubungan antara Tingkat Komunikai (X1), Isi Perda (X2), dan Sikap Juru Parkir (X3) dengan Implementasi Perda (Y)	89
D. Diskusi	89
BAB V SIMPULAN dan SARAN.....	95
A. KESIMPULAN	95
B. SARAN.....	98

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PERTANYAAN

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR BAGAN

Bagan II. 1.	Teori yang Mendasari Penelitian	22
--------------	---------------------------------------	----

DAFTAR TABEL

Tabel I. 1.	Realisasi Pendapatan Parkir Tepi Jalan Umum Pemerintah Kota Semarang Tahun 2004	9
Tabel II. 1.	Checklist Implementasi Kebijakan	26
Tabel III. 1.	Sampel Penelitian	49
Tabel IV. 1.	Responden Menurut Jenis Kelamin	56
Tabel IV. 2.	Responden Menurut Usia	57
Tabel IV. 3.	Responden Menurut Tingkat Pendidikan	57
Tabel IV. 4.	Target Pencapaian Parkir.....	58
Tabel IV. 5.	Tarif Retribusi Resmi.....	59
Tabel IV. 6.	Penyetoran Retribusi.....	59
Tabel IV. 7.	Pengaturan Kendaraan.....	60
Tabel IV. 8.	Teguran Ketidaktertiban.....	60
Tabel IV. 9.	Area Parkir.....	61
Tabel IV. 10.	Pendapatan Juru Parkir.....	61
Tabel IV. 11.	Pelaksana Perda.....	62
Tabel IV. 12.	Klasifikasi Skor Variabel Implementasi Perda	63
Tabel IV. 13.	Rekapitulasi Penilaian Variabel Implementasi Perda.....	63
Tabel IV. 14.	Pengarahan Perda.....	64
Tabel IV. 15.	Informasi Lancar	65
Tabel IV. 16.	Penggunaan Bahasa.....	65
Tabel IV. 17.	Informasi Rinci.....	66
Tabel IV. 18.	Informasi Jelas.....	66

Tabel IV. 19.	Media Komunikasi	67
Tabel IV. 20.	Informasi Sesuai	67
Tabel IV. 21.	Informasi Tepat Diterima.....	68
Tabel IV. 22.	Klasifikasi Skor Variabel Tingkat Komunikasi.....	69
Tabel IV. 23.	Rekapitulasi Penilaian Tingkat Komunikasi	69
Tabel IV. 24.	Kepentingan Juru Parkir	70
Tabel IV. 25.	Manfaat Perda bagi Juru Parkir	71
Tabel IV. 26.	Manfaat Perda bagi Pengguna	71
Tabel IV. 27.	Menjalankan Tugas.....	72
Tabel IV. 28.	Pengguna Parkir.....	73
Tabel IV. 29.	Tugas Pengelolaan Parkir.....	73
Tabel IV. 30.	Fasilitas Pendukung	74
Tabel IV. 31.	Klasifikasi Skor Variabel Isi Perda.....	75
Tabel IV. 32.	Rekapitulasi Penilaian Variabel Isi Perda.....	75
Tabel IV. 33.	Perbaikan Pelayanan.....	76
Tabel IV. 34.	Perlunya Perda	77
Tabel IV. 35.	Mendukung Perda.....	77
Tabel IV. 36.	Perda dengan Pendapat Pribadi	78
Tabel IV. 37.	Perda dengan Nilai – Nilai Masyarakat	78
Tabel IV. 38.	Koordinasi Masalah	79
Tabel IV. 39.	Pelaksanaan Pelayanan Parkir	79
Tabel IV. 40.	Kerjasama	80
Tabel IV. 41.	Klasifikasi Skor Variabel Sikap Juru Parkir.....	81

Tabel IV. 42.	Rekapitulasi Penilaian Variabel Sikap Juru Parkir	81
Tabel IV. 43.	Tabulasi Silang antara Tingkat Komunikasi (X1) dengan Implementasi Perda No. 1 Tahun 2004 (Y).....	83
Tabel IV. 44.	Tabulasi Silang antara Isi Perda (X2) dengan Implementasi Perda No. 1 Tahun 2004 (Y).....	84
Tabel IV. 45.	Tabulasi Silang antara Sikap Juru Parkir (X3) dengan Implementasi Perda No. 1 Tahun 2004 (Y).....	86
Tabel IV. 46.	Hasil Pengujian Hipotesa Penelitian.....	92
Tabel IV. 47.	Hasil Pengujian Hipotesa Penelitian.....	97

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Krisis ekonomi yang terjadi di Indonesia pada akhirnya mengarah pada krisis yang sifatnya multidimensional yang berimplikasi pada munculnya kesadaran akan pembaharuan dan pentingnya keterbukaan dan pemberdayaan. Dalam periode itu munculah gerakan reformasi di Indonesia, dimana buah dari gerakan tersebut adalah tumbangnya rejim orde baru. Dalam periode reformasi pasca jatuhnya rejim orde baru salah satu issue sentral yang berkembang adalah pentingnya otonomi daerah yang lebih memberikan kebebasan bagi daerah untuk mengatur rumah tangganya sendiri sesuai dengan sumber-sumber daya yang dimiliki daerah tersebut. Issue otonomi daerah ini muncul akibat adanya kebijakan pemerintah pusat yang tidak proporsional baik dalam hal kewenangan yang diberikan kepada daerah maupun pembagian hasil pendapatan daerah yang lebih banyak ke pusat. Keinginan masing-masing daerah untuk mewujudkan otonomi yang lebih memberikan kebebasan bagi daerah untuk mengatur rumah tangganya sendiri terakomodir dengan lahirnya Undang-Undang Nomor: 22 tahun 1999 dan Undang-Undang Nomor: 25 tahun 1999.

Otonomi daerah tersebut menimbulkan dua konsekuensi logis yaitu disatu sisi menimbulkan kebebasan daerah untuk mengatur rumah tangga daerahnya dengan sumber-sumber daya yang dimiliki dan disisi lain daerah

dituntut untuk semakin memaksimalkan sumber-sumber pendapatan daerah guna membiayai pembangunan daerah sebagai akibat dari subsidi pemerintah pusat yang telah berkurang

Dalam kaitanya dengan otonomi daerah tersebut Kota Semarang sebagai salah satu daerah kabupaten/ kota yang miskin sumber daya alam maka implikasi yang muncul atas lahirnya kedua undang-undang tersebut adalah menggali secara maksimal sumber-sumber pendapatannya, dimana salah satunya dengan memaksimalkan potensi retribusi daerah sebagai salah satu sumber kontributor bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang.

Dasar hukum yang dipakai oleh daerah kabupaten/ Kota berkaitan dengan Pendapatan Asli Daerah (PAD) menyangkut retribusi daerah adalah UU No. 2 tahun 1999 pasal 79 butir a terdiri dari :

1. Hasil pajak daerah
2. Hasil retribusi daerah
3. Hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan
4. Lain-lain pendapatan asli daerah

Di masa otonomi daerah tersebut PAD dianggap sebagai sebuah sektor pendapatan daerah yang sangat strategis karena Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan sumber pendapatan daerah kabupaten/ kota untuk pembiayaan pembangunan daerahnya, sehingga dalam konteks tersebut

peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) bagi daerah kabupaten/ kota semakin ditingkatkan kuantitas pendapatannya. Pendapatan Asli Daerah (PAD) kabupaten/ kota salah satunya dari sektor retribusi daerah.

Menurut pasal 2 UU Darurat No. 12 tahun 1957 tentang Peraturan Umum Retribusi Daerah disebutkan bahwa retribusi daerah adalah pungutan sebagai pembayaran pemakaian atau karena mempergunakan jasa pekerjaan, usaha atau milik daerah bagi yang berkepentingan atau karena jasa yang diberikan daerah (R. Soedargo, SH : 1964 : 29). Kemudian pajak daerah merupakan pungutan daerah menurut peraturan pajak yang ditetapkan oleh daerah untuk pembiayaan rumah tangganya sebagai badan hukum public. (R Soedargo, SH : 1964 : 12)

Retribusi memiliki *tegenprestatie* atau pengembalian jasa yang langsung dari pihak pemerintah (R Soedargo, SH : 1964: 29). Hal inilah yang membedakan retribusi dengan pajak. Manfaat yang didapat dari wajib pajak yang membayar pajak tidak serta merta didapat setelah ia membayar pajak.

Dalam kaitanya dengan retribusi daerah ada 2 strategi yang kini digunakan pemerintah daerah untuk mengejar retribusi daerah juga termasuk pajak daerah, yaitu :

a. Intensifikasi

Yaitu suatu upaya pengoptimalan hasil pendapatan dari sektor retribusi dan pajak tanpa penciptaan lahan atau obyek retribusi dan pajak baru.

b. Ekstensifikasi

Yaitu upaya peningkatan pendapatan retribusi dengan menciptakan obyek retribusi dan pajak baru.

Upaya yang ke –2 inilah yang didalam era otonomi daerah sekarang ini sedang digalakkan oleh pemerintah kabupaten/ kota dalam usaha peningkatan pendapatan pemerintah kabupaten/ kota dari sektor retribusi daerah.

Salah satu bentuk intensifikasi retribusi yang kini dilakukan Pemerintah Kota Semarang adalah retribusi parkir tepi jalan umum. Dalam prosesnya mengenai parkir tepi jalan umum tersebut pada tahun 1998 Pemerintah Kota Semarang memberlakukan Peraturan Daerah No. 11 Tahun 1998 tentang Retribusi Parkir di Jalan Umum dengan upaya lebih mengoptimalkan implementasinya. Peraturan Daerah ini keluar sebagai bentuk penegasan Pemerintah Kota Semarang waktu itu yang melihat bahwa sektor perparkiran di jalan umum harus diatur dengan baik. Karena kondisi perparkiran di tepi jalan umum di Kota Semarang sebelumnya dan sampai sekarang masih terlihat kacau, dikuasai oleh “penguasa-penguasa kecil” lahan parkir, tidak tertib dan mengganggu kelancaran lalu-lintas. Hal inilah yang coba diperbaiki oleh Pemerintah Kota Semarang dengan mengeluarkan Peraturan Daerah No. 11 Tahun 1998.

Pada tahun 2004 telah terjadi perubahan peraturan daerah kota Semarang mengenai kebijakan parkir tepi jalan umum dengan

diberlakukannya Peraturan Daerah No. 1 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum sebagai pengganti peraturan daerah yang lama dan berlaku mulai Bulan Januari 2004. Dalam rangka memberikan gambaran mengenai peraturan daerah tersebut berikut ini beberapa hal mendasar yang dapat dikemukakan mengenai peraturan daerah dapat dideskripsikan sebagai berikut:

Bab I ketentuan Umum pasal 1 menyebutkan pada butir “e” penyelenggara parkir adalah pemerintah daerah, orang atau badan yang memberikan pelayanan parkir di tepi jalan umum. Butir ‘g” pengelola parkir adalah badan atau orang yang memberikan pelayanan parkir tepi jalan umum yang telah mendapatkan ijin dari walikota. Kemudian pada butir “i” jalan adalah setiap jalan dalam bentuk apapun yang terbuka untuk lalu lintas umum dan butir “k” parkir adalah memangkalkan/ menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan orang/ barang (bermotor/ tidak bermotor) pada suatu tempat tepi jalan umum dalam jangka waktu tertentu. Butir ‘m” parkir insidentil adalah perpakiran di tempat-tempat umum baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan yang dimiliki/ dikuasai Pemerintah daerah maupun swasta karena ada kegiatan insidentil. Pada butir “p” retribusi parkir tepi jalan umum yang selanjutnya disebut retribusi adalah pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh pemerintah daerah.

Berdasarkan pada butir-butir bab I tersebut dapat diterangkan bahwa tepi jalan pada prinsipnya milik pemerintah yang diperuntukan bagi pihak-pihak yang menggunakannya dan jika terdapat kendaraan yang memangkalkan/ menempatkan dengan memberhentikannya dalam waktu tertentu di tepi jalan umum dikenai retribusi yang sifatnya insidentil yaitu perparkiran di tepi jalan-jalan umum baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan yang dimiliki/ dikuasai oleh pemerintah daerah maupun swasta karena ada kegiatan insidentil. Retribusi tersebut adalah bentuk pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh pemerintah daerah, sedangkan yang menjadi penyelenggaranya adalah pemerintah daerah, orang atau badan yang memberikan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditegaskan kewenanganya pada bab II Penyelenggaraan Parkir pasal 2 “ pemerintah daerah berwenang melakukan perencanaan, pengelolaan, pembinaan, pengendalian, dan pengawasan terhadap penyelenggaraan perparkiran di tepi jalan umum.

Dalam bab selanjutnya pada bab III Perijinan diterangkan bahwa setiap pengelola parkir di tepi jalan umum atau parkir insidentil wajib memperoleh ijin tertulis dari walikota yang tata caranya juga ditetapkan oleh walikota. Pada bab IV lokasi parkir pasal 4 dikemukakan “ lokasi parkir meliputi seluruh tepi jalan umum di wialayah Kota Semarang dan penetapanya titik lokasi ditetapkan juga oleh walikota”.

Mengenai pelayanan dicantumkan dalam Bab V Pelayanan, pada pasal 6 yaitu:

1. Penyelenggaraan parkir menyediakan fasilitas parkir berupa:
 - a. Lahan parkir
 - b. Rambu-rambu dan marka parkir
 - c. Papan informasi
 - d. Juru parkir
 - e. Karcis parkir
2. Selain menyediakan fasilitas sebagaimana ayat (10) penyelenggara parkir menyediakan parkir menyediakan jasa pelayanan berupa penataan/ penempatan, penertiban, pengawasan, dan keamanan.

Sedangkan mengenai struktur dan besarnya retribusi dicantumkan dalam bab XI pasal 15, yaitu:

- 1) Struktur dan besarnya tarif untuk 1 (satu) kali parkir ditetapkan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan bermotor roda dua Rp. 500, 00 (lima ratus rupiah);
 - b. Kendaraan bermotor roda tiga Rp. 750, 00 (tujuh ratus lima puluh rupiah)
 - c. Kendaraan bermotor roda empat Rp. 1000, 00 (seribu rupiah)
 - d. Kendaraan bermotor roda enam Rp. 2000, 00 (dua ribu rupiah)
 - e. Kendaraan bermotor roda lebih dari enam Rp. 4000, 00 (empat ribu rupiah)

- 2) Struktur dan besarnya tarif parkir sebagaimana dimaksud ayat (1) dapat dilaksanakan dengan cara parkir berlangganan dan ditetapkan 75 % (tujuh puluh lima persen) untuk setiap pembelian 50 (lima puluh lembar) karcis.
- 3) Tata cara parkir berlangganan sebagaimana dimaksud ayat (2) ditetapkan oleh walikota

Berdasarkan hal tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa pengelola parkir harus mendapat izin walikota yang dalam tugasnya menyediakan fasilitas parkir yang struktur dan besarnya parkir sudah ditentukan berdasarkan jumlah roda dari tiap kendaraan. Kemudian bahwa dalam peraturan tersebut pemerintah kota mempercayakan tugas parkir di lapangan pada Juru Parkir (Jukir) yang bukti parkirnya berupa lembar karcis retribusi.

Dalam implementasi peraturan daerah parkir tepi jalan umum Pemerintah Kota Semarang memberikan tanggungjawab penyelenggaraan parkir tepi jalan umum kepada Dinas Perhubungan yang pelaksanaannya diserahkan pada Unit Pengelolaan Perparkiran c. q Unit Pengelolaan Perparkiran Tepi Jalan Umum Kota Semarang dan sebagai penarik/ petugas parkir di lapangan diserahkan pada Juru Parkir (Jukir).

Implementasi peraturan daerah tersebut di lapangan menemui berbagai permasalahan yang muncul dimana kondisi perparkiran tepi jalan umum tahun 2004 masih jauh dari target Pendapatan Asli Daerah (PAD)

yang ditetapkan dari target 4, 5 milyar hanya mencapai Rp. 528. 767. 700, 00 atau 11, 62 % sampai dengan bulan desember 2004, dimana untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari table I. 1 berikut ini:

Tabel I. 1
REALISASI PENDAPATAN PARKIR TEPI JALAN UMUM
PEMERINTAH KOTA SEMARANG TAHUN 2004

No	Bulan	Realisasi
1	Januari	Rp. 22. 495. 000, 00
2	Februari	Rp. 27. 905. 550, 00
3	Maret	Rp. 12. 169. 000, 00
4	April	Rp. 35. 695. 825, 00
5	Mei	Rp. 35. 695. 825, 00
6	Juni	Rp. 37. 864. 500, 00
7	Juli	Rp. 43. 305. 000, 00
8	Agustus	Rp. 56. 452. 500, 00
9	September	Rp. 47. 925. 500, 00
10	Oktober	Rp. 39. 732. 000, 00
11	November	Rp. 28. 275. 500, 00
12	Desember	Rp. 52. 525. 000, 00
Jumlah		Rp. 528. 767. 700, 00

Sumber: UP. Perparkiran Kota Semarang, 2005.

Di Kota Semarang sendiri pada tahun 2004 terdapat sekitar 1000 orang juru parkir (jukir) yang tersebar di titik-titik parkir tepi jalan umum di wilayah Kota Semarang yang dikordinir oleh sekitar 116 orang Koordinator Lapangan (Korlap). Sementara itu untuk parkir tepi jalan umum di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang untuk tahun 2004 terdapat 37 juru parkir yang di koordinir oleh 5 orang Koordinator Lapangan (Korlap).

Sebuah kondisi yang terjadi seharusnya jika para Juru Parkir (Jukir) tersebut menjalankan tugasnya secara efektif dan juga pihak Koordinator Lapangannya (Korlap) secara maksimal menyetorkan kepada Unit

Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang dapat dimungkinkan akan terjadi kondisi tercapainya target pendapatan yang dibebankan atau minimal mendekati target yang dibebankan.

Kondisi masa transisi pasca pemutusan hubungan kerja antara Koperasi Pengemudi Angkutan Perjuangan Semarang (KOPAPAS) dengan Pemerintah Kota Semarang berpengaruh pada efektifitas pendapatan parkir tepi jalan umum karena pada awal tahun 2004 (Januari–Maret) masih terjadi ketidakpastian dalam penarikan retribusi parkir umum. Temuan–temuan di lapangan Juru Parkir ada yang menyeter ke Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran, Ketua Kelompok, Koperasi Pengemudi Angkutan Perjuangan Semarang (Kopapas) dan bahkan tidak setor sama sekali menyebabkan pendapatan parkir tepi jalan umum sangat kurang.

Dalam perkembangannya Koordinator Kelompok yang tadinya tidak terdapat dalam isi peraturan daerah namun akhirnya sesuai tuntutan para Ketua Kelompok, keberadaanya kembali diakui dan teruang dalam Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) Peraturan Daerah nomor : 1 tahun 2004 dengan sebutan Koordinator Lapangan (Korlap). Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan untuk menertibkannya diadakan kerjasama dengan menertibkan SPK (Surat Perjanjian Kerjasama) yang berlaku 3 bulan dan besaran setoran mereka didasarkan pada target tawar menawar, namun langkah tersebut ternyata hasilnya tidak sesuai dengan target dari Pemerintah Kota.

Selanjutnya pada tanggal 31 Agustus 2004, retribusi parkir umum belum memenuhi target maka langkah yang dilakukan adalah mengujicobakan kerja sama dengan Muspika Semarang Tengah dengan Keputusan Walikota Nomor: 820/ 5822/ 2004 yang mulai berlaku 01 Oktober 2004. Kondisi yang terjadi pada awal perubahan mekanisme penyetoran terjadi tarik ulur dengan Koordinator Lapangan (Korlap), disatu sisi Koordinator Lapangan (Korlap) tidak mentaati Surat Keputusan (SK) Walikota dalam melakukan penarikan retribusi parkir umum, bahkan tidak disetorkan ke Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran maupun Lurah, akibatnya Pendapatan Asli Daerah (PAD) Parkir Umum sampai dengan Desember 2004 belum stabil.

Penelitian ini mengambil lokasi di Kawasan Simpang Lima, dimana sampai dengan Desember 2004 pendapatan parkir tepi jalan umum dari Kawasan Simpang Lima hanya Rp. 23. 463. 500 dari target yang dibebankan Rp. 176. 247. 000, padahal di kawasan tersebut terdapat 37 juru parkir yang di koordinir oleh 5 orang Koordinator Lapangan (Korlap) yang titik-titiknya meliputi parkir di sepanjang depan dan di samping Ramayana Mall, di depan dan di samping Matahari Mall dan Ciputra Mall, di wilayah depan Masjid Baiturahman. Artinya dari sisi target yang dibebankan di Kawasan ini tidak terealisasi. Kemudian di kawasan ini pengelolaan parkirnya tidak jelas artinya para Juru Parkir tidak jelas harus menyetorkan pendapatan parkirnya apakah pada Koperasi Pengemudi Angkutan

Perjuangan Semarang (Kopapas) ataupun kepada para Koordinator Lapangan (Korlap) yang selanjutnya disetorkan kepada Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang.

Penyebab dari tidak tercapainya target pendapatan ini diduga disebabkan oleh Juru parkir (Jukir) dan khususnya Koordinator Lapangan (Korlap) kurang diberikan informasi kebijakan tentang Peraturan Daerah oleh Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran.

Kurang diberikan informasi tersebut terlihat dari adanya pertemuan sosialisasi tentang peraturan daerah parkir tepi jalan umum tersebut kepada para Juru Parkir (Jukir) hanya berlangsung dua kali ketika pengenalan tentang adanya Peraturan Daerah Nomor: 1 tahun 2004 yang hanya diikuti oleh sebagian Juru Parkir yaitu 21 Juru Parkir dari 37 Juru Parkir (Jukir), alasannya sosialisasi tersebut tidak diketahui para Juru Parkir (Jukir) sehingga yang terjadi tidak semua para Juru parkir (Jukir) mengerti dan paham tentang adanya peraturan daerah tentang parkir tepi jalan umum, sedangkan para Juru Parkir lainnya mengetahui sebagian informasi tentang peraturan daerah parkir tepi jalan umum hanya sebatas dari papan informasi tentang peraturan daerah yang berisi poin-poin tarif parkir dan itupun hanya terbatas terpasang di depan Citraland saja padahal di kawasan Simpang Lima terdapat titik-titik parkir seperti di depan Ramayana, Masjid Baiturahman, Plaza Semarang dan di depan Matahari sebelah Selatan. Mereka juga beranggapan sebagai akibat tidak memiliki buku peraturan

daerah parkir membuat gambaran mengenai peraturan daerah perparkiran tidak mengetahui secara jelas tentang isi dari peraturan daerah tersebut. Artinya dari sisi Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang sebagai pihak yang bertanggungjawab mewakili Pemerintah Kota Semarang mengenai parkir tepi jalan umum kurang memberikan sosialisasi/ tranfer komunikasi kepada para Juru Parkir dan Koordinator Lapangan sehingga menyebabkan pelaksana kebijakan di lapangan tersebut yaitu Juru Parkir dan Koordinator Lapangannya sehingga mereka kurang/ tidak mengerti secara jelas mengenai Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum.

Padahal sebagai pelaksana kebijakan parkir tepi jalan umum di lapangan mereka selayaknya mengerti secara jelas tentang kebijakan tersebut dalam rangka menciptakan satu persepsi dengan Unit Pengelola Perparkiran Tepi Jalan Umum, dimana jika satu persepsi ini bisa terjadi akan tercipta satu langkah dan satu tekad untuk menyukseskan implementasi peraturan daerah tersebut maka impliksinya adalah akan mendukung implementasi peraturan daerah tersebut.

Sementara itu permasalahan lain berkaitan dengan implementasi Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2004 seperti yang dikemukakan oleh para Koordinator Lapangan (Korlap) di wialayah Simpang Lima bahwa dalam peraturan tersebut dirasa kurang mengakomodir kepentingan Koordinator Lapangan (Korlap), hal ini terjadi karena Koordinator Lapangan sebagai

pihak yang sejak dulu menjadi koordinator bagi para Juru Parkir di titik-titik parkir tidak dimasukan dalam peraturan daerah padahal mereka beranggapan sejak dulu dari mulai terdapat parkir tepi jalan umum mereka adalah pihak yang sejak lama mengelola tempat parkir yang dibantu para Juru Parkir (Jukir) sebelum peraturan tentang parkir tepi jalan umum diberlakukan, keadaan demikian membuat para Korlap tidak puas terhadap kebijakan Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2004 sehingga mereka merasa menjadi pihak yang dirugikan.

Akibat yang ditimbulkan dari kondisi tersebut mereka berselisih dengan Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang dan cenderung melakukan tindakan tidak mendukung implementasi kebijakan. Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang yang mengeluarkan peraturan daerah parkir tanpa melibatkan para Juru Parkir (Jukir) dan Korlap artinya mengeluarkan kebijakan peraturan daerah parkir tepi jalan umum secara sepihak yang pada akhirnya hanya menyuruh Para Jukir menyettor kepada UP. Perparkiran menyebabkan terjadinya perilaku para jukir untuk menyettor retribusi parkir merasa keberatan untuk menyettor hasil retribusi parkir tepi jalan umum kepada Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang sehingga yang terjadi berpengaruh terhadap efektifitas pemasukan retribusi pendapatan parkir.

Kondisi ini terjadi karena para Koordinator Lapangan (Korlap) melakukan pendekatan personal yang arahnya solidaritas yang didasarkan

pada sejarah bahwa keberdaaan adanya para jukir di titik-titik parkir adalah karena jasa dari para Korlap, bahkan yang terjadi para Juru Parkir (Jukir) tetap menyetor hasil retribusi kepada para Koordinator Lapangan (Korlap). Kadaan ini tentunya bahwa para Juru Parkir dan Koordinator Lapangan berkecenderungan kurang mendukung secara penuh terhadap peraturan daerah sehingga dengan keadaan yang terjadi tersebut berpengaruh terhadap efektifitas pendapatan dari reribusi parkir tepi jalan umum.

B. Identifikasi dan Perumusan Masalah

B. 1. Identifikasi Masalah

Permasalahan yang timbul dalam implementasi kebijakan perparkiran di tepi jalan umum di Kota Semarang, khususnya dikawasan Simpang Lima antara lain sebagai berikut :

1. Tidak tercapainya target pencapaian retribusi ke Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari tahun ke tahun karena pengelolaannya terhadap lahan parkir yang belum optimal.
2. Dari sisi pengelolaan tidak terdapatnya kondisi yang stabil mengenai siapa yang berhak menjadi juru pungut parkir dan mekanisme penyetoran pendapatan parkir.
3. Terdapatnya komunikasi yang belum efektif yang disampaikan Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang kepada para Juru Parkir (Jukir) di Kawasan Simpang Lima.

4. Terdapatnya isi kebijakan (peraturan daerah) yang dianggap merugikan para Koordinator Lapangan (Korlap) di Kawasan Simpang Lima.
5. Terdapatnya sikap para Juru Parkir dan Korlap yang kurang mendukung implementasi peraturan daerah tentang parkir tepi jalan umum di Kawasan Simpang Lima

B. 2. Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah tersebut di atas maka permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini, dirumuskan sebagai berikut :

“Apakah kurang baiknya implementasi Peraturan Daerah No. 1 tahun 2004 di Kota Semarang (Studi Kasus di Kawasan Simpang Lima) ada hubungannya dengan belum efektifnya tingkat komunikasi, isi peraturan daerah yang kurang komprehensif dan belum baiknya sikap Juru Parkir (Jukir) ?”

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian mengenai studi implementasi kebijakan perparkiran di tepi jalan umum ini adalah mengkaji seberapa baik implementasi Peraturan Daerah No. 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum (Y) yang dihubungkan dengan tingkat komunikasi (X1), isi peraturan daerah (X2) dan sikap Juru Parkir (X3) di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.

D. Kegunaan Penelitian

Dari hasil penelitian mengenai studi implementasi kebijakan perparkiran di tepi jalan umum di Kota Semarang ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan implementasi kebijakan ini dan bagi peneliti dapat menambah pengetahuan dan mempertajam analisis masalah kebijakan yang berhubungan dengan perparkiran serta bagi peneliti lain tesis ini bisa dijadikan acuan dalam melakukan kajian mengenai implementasi kebijakan parkir tepi jalan umum.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Teori yang Mendasari Penelitian

Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum merupakan kebijakan publik produk dari Pemerintah Kota Semarang yang dikeluarkan dalam rangka mengelola parkir tepi jalan umum sehingga akan tercipta kondisi perparkiran tepi jalan umum yang tertib dan teratur serta terciptanya Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang yang maksimal.

Jika direlevansikan dengan pendapat para ahli mengenai kebijakan publik maka uraian tersebut sesuai dengan pendapat James Anderson, merumuskan kebijakan sebagai serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang di ikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaksana atau sekelompok pelaksana guna memecahkan suatu masalah tertentu. (Islamy, 1992: 17)

Kemudian Solichin Abdul wahab menyatakan bahwa “istilah *policy* seringkali penggunaanya saling dipertukarkan dengan istilah-istilah lain seperti tujuan (*goals*), program, keputusan-keputusan, undang-undang, ketentuan-ketentuan, usulan-usulan dan rancangan-rancangan besar. (Wahab, 2001: 2).

Menurut Thomas R. Dye, kebijakan publik diartikan sebagai:

Whatever governments choose to do or not to do (Apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan). Bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuan (objektifnya) dan kebijakan pemerintah itu harus meliputi semua tindakan pemerintah, jadi bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat-pejabat pemerintah saja. (Dye, 1978 : 3)

Penelitian Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum dipusatkan dalam implementasi kebijakan (*policy implementation*).

Studi implementasi kebijakan publik baru mulai diperhatikan oleh para ahli administrasi negara di Amerika Serikat dan Inggris pada awal 1970-an karena belum berhasilnya berbagai kebijakan pemerintah dalam mewujudkan reformasi kehidupan sosial (Wahab, 2001 : 61)

Implementasi suatu kebijakan publik terdapat faktor-faktor yang mempengaruhinya, dimana Van Meter dan Van Horn mengatakan implementasi kebijakan amat dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut :Ukuran dan tujuan kebijakan

1. Sumber-sumber Kebijakan
2. Ciri-ciri atau sifat Badan/ instansi pelaksana
3. Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan
4. Sikap para pelaksana
5. Lingkungan ekonomi, sosial dan politik. (Wahab, 1997 : 79)

Kemudian Merille S. Grindle, mengemukakan :

Terdapat dua (2) faktor yang mempengaruhi aktivitas implementasi kebijakan, yaitu konten dan konteks kebijakan.

1. Kontens (Isi) kebijakan, yaitu apa yang ada di dalam isi suatu kebijakan publik yang berpengaruh terhadap proses kebijakan publik tersebut. Konten atau isi kebijakan ini meliputi 6 variabel, yaitu :
 - Kepentingan yang dipengaruhi oleh kebijakan
 - Jenis manfaat yang akan dihasilkan
 - Derajat perubahan yang diinginkan
 - Kedudukan pembuat kebijakan
 - Pelaksana-pelaksana program
 - Sumber-sumber yang tersedia
2. Konteks implementasi, yaitu gambaran mengenai bagaimana konteks politik dan administrasi mempengaruhi implementasi kebijakan publik tersebut. Konteks implementasi kebijakan ini meliputi 3 variabel, yaitu :
 - a. Kekuasaan, kepentingan dan strategi dari mereka yang terlibat dalam penerapan kebijakan
 - b. Karakteristik rezim dan lembaga
 - c. Kepatuhan dan daya tanggap. (Wibawa, dkk, 1994, 24)

Sementara itu menurut George C. Edward III, mengemukakan:

Dalam implementasi kebijakan ada 4 variabel yang dapat dijadikan ukuran untuk menilai sukses atau tidaknya implementasi kebijakan, yaitu : (1) Komunikasi yang efektif, (2) Sumber-sumber, (3) Disposisi/ sikap dan (4) Struktur birokrasi. Adapun penjelasan dari konsep tersebut, adalah sebagai berikut:

1. Komunikasi

Para pelaksana harus mengetahui apa yang harus mereka kerjakan. Segala keputusan harus dikomunikasikan kepada orang-orang yang tepat. Kebijakan harus diterima para pelaksana secara jelas. Hal ini terjadi agar implementasi kebijakan publik bisa berjalan secara efektif dan efektif.

2. Sumber-sumber daya

Perintah-perintah implementasi mungkin diteruskan secara cermat, jelas dan konsisten, tetapi jika para pelaksana kekurangan sumber-sumber yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan-kebijakan, maka implementasipun cenderung tidak efektif. Dengan demikian sumber-sumber dapat merupakan faktor-faktor yang penting dalam melaksanakan kebijakan publik. Sumber-sumber yang penting meliputi; staf yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, wewenang dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan untuk menterjemahkan usul-usul di atas kertas untuk melaksanakan kebijakan publik.

3. Disposisi atau sikap

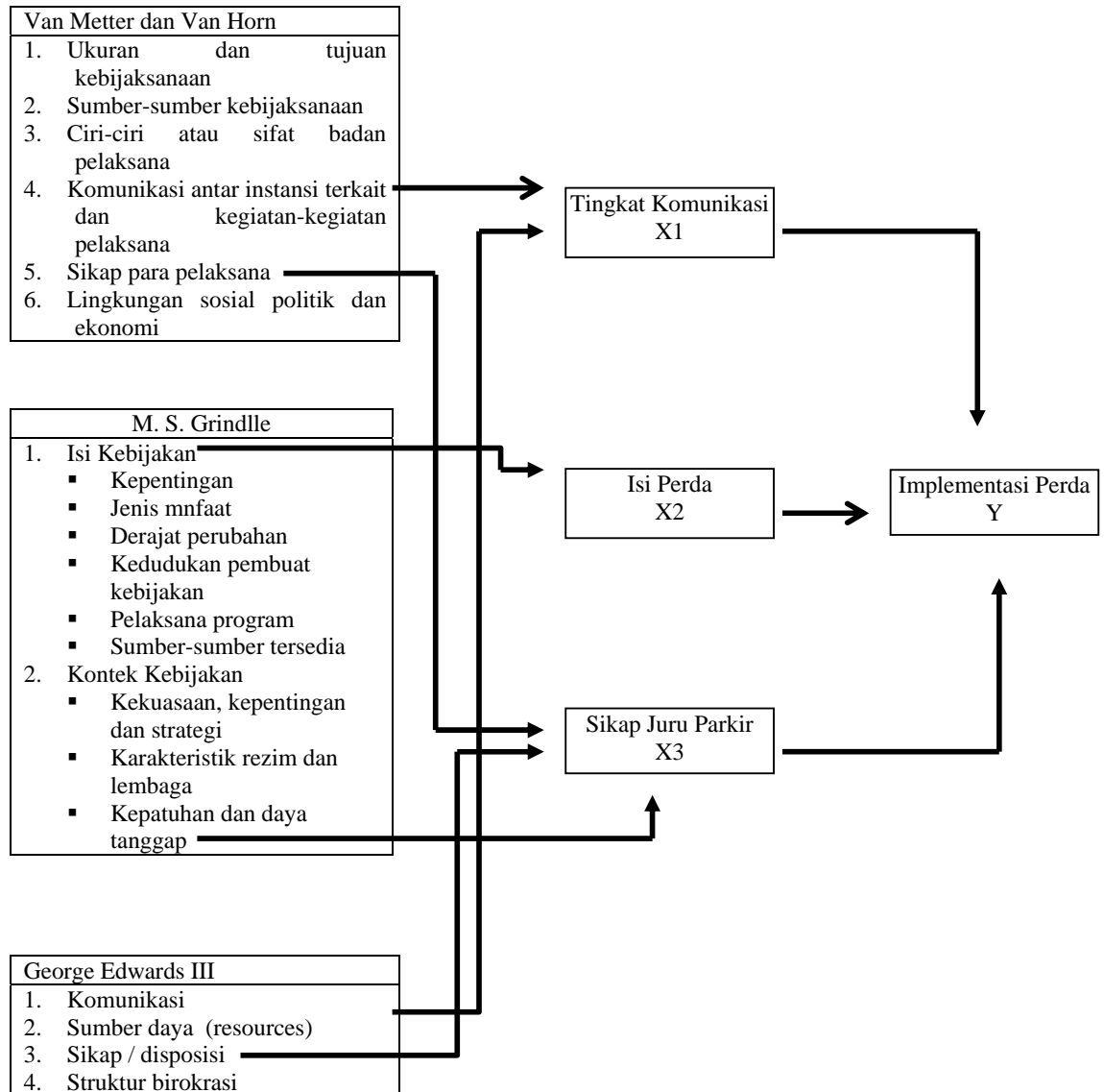
Sikap merupakan suatu yang penting dalam implementasi kebijakan. Jika pelaksana kebijakan didasari oleh sikap yang positif terhadap kebijakan maka besar kemungkinan mereka akan dapat melaksanakan apa yang dikehendaki oleh pembuat kebijakan.

4. Struktur birokrasi

Di dalam birokrasi selalu terdapat SOP (*Standard Operating Procedures*) dan Fragmentasi. SOP merupakan rutinitas-rutinitas yang memungkinkan para pejabat publik membuat sejumlah besar keputusan umum sehari-hari dan ia merupakan jawaban terhadap keterbatasan waktu dari sumber daya pelaksana organisasi yang kompleks dan beragam. Sedangkan fragmentasi adalah pembagian tanggung jawab suatu daerah kebijakan diantara beberapa unit organisasi. SOP dan fragmentasi dapat mempengaruhi bahan-bahan dalam kebijakan, memboroskan sumber daya, meningkatkan tindakan yang diinginkan, menghambat koordinasi dan membingungkan pejabat di tingkat bawah. (Winarno, 2002: 1126-154)

Berdasarkan teori-teori yang dikemukakan oleh para ahli kebijakan tersebut maka dapat dikemukakan sebagai landasan teorinya adalah untuk variabel Y yaitu implementasi Peraturan Daerah yang diturunkan dari implementasi kebijakan. Kemudian untuk variabel X1 yaitu tingkat komunikasi yang diturunkan dari komunikasi antar instansi terkait dalam kegiatan-kegiatan pelaksanaan, variabel X2 yaitu isi peraturan daerah yang diturunkan dari isi kebijakan, dan variabel X3 sikap juru parkir yang diturunkan dari kepatuhan dan daya tanggap dan disposisi atau sikap.

Bagan II.1
GAMBARAN SKEMATIS TEORI YANG MENDASARI
PENELITIAN



B. Variabel-Variabel Penelitian

B. 1. Implementasi Peraturan Daerah (Y)

Implementasi kebijakan sesungguhnya bukan sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik ke dalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi, melainkan lebih dari itu, ia menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa yang memperoleh apa dari suatu kebijakan. Oleh sebab itu tidak salah jika dikatakan implementasi kebijakan merupakan aspek yang penting dari keseluruhan proses kebijaksanaan. Bahkan Udoji dengan tegas mengatakan bahwa *“the execution of policies is as important if not more important than policy making. Policies will remain dreams or blue prinis file jackets unless they are implemented”* (Abdul Wahab, 2001 : 59)

Terdapat beberapa konsep mengenai implementasi yang dikemukakan oleh para ahli.

Implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian yang luas merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur dan teknik yang bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan. (Budi Winarno, 2002: 102)

Kamus Webster merumuskan secara pendek bahwa *to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out*;

(menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); *to give practical effect to* (menimbulkan dampak/ akibat terhadap sesuatu)

Menurut Robert Denhard, implementasi kebijakan merupakan suatu tahap aksi dimana semua perencanaan yang dirumuskan menjadi kebijakan yang dioperasionalkan. (Denhart, 1995 : 253)

Kemudian George C. Edwards III mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai variasi tindakan yang luas yaitu membicarakan dan menyelenggarakan petunjuk, pendanaan, penjabaran informasi, menganalisa permasalahan, menolong dan membantu personil, mengumpulkan dan merencanakan reorganisasi dan lain-lain (Purnaweni, 1991 : 2).

Van meter dan Van Horn mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai “*those actions by public or private individuals or groups that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decisions*” (Tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu/ pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan (Wahab 2001 : 65).

Berdasarkan uraian yang dikemukakan oleh para ahli tersebut dapat dikemukakan beberapa poin-poin penting hal-hal yang menyangkut konsep implementasi, yaitu:

1. Implementasi kebijakan merupakan tahap setelah terjadi keputusan kebijakan.
2. Dalam implementasi kebijakan terdapat keputusan kebijakan sebagai alat administrasi hukum dijadikan dasar/ pedoman dalam melaksanakan kebijakan tersebut

3. Dalam implementasi kebijakan dilihat dari prosesnya berbagai macam elemen penting meliputi aktor, organisasi, prosedur dan teknik saling bekerjasama dan bersinergi.
4. Dalam implementasi kebijakan terdapat tujuan ataupun dampak yang diinginkan.

Oleh sebab itu dapat disimpulkan bahwa implementasi peraturan daerah adalah pelaksanaan keputusan pemerintah dalam bentuk peraturan daerah sebagai alat administrasi hukum yang dalam prosesnya aktor, organisasi, prosedur dan teknik saling bekerjasama dan bersinergi untuk mencapai tujuan/ hasil yang diinginkan.

Peter Bridgman dan Glyn Davis, menawarkan sebuah *checklists* yang meliputi dua tahapan perkembangan implementasi kebijakan (*policy development*) yaitu tujuan kebijakan dan mengelola siklus kebijakan. (Badjuri dan Yuwono, 2002: 127-129)

Tabel II. 1
CHECKLIST IMPLEMENTASI KEBIJAKAN

No	Pertanyaan	Ya	Tidak
1	Apakah tujuan kebijakan sudah merespon persoalan sebenarnya di lapangan?		
2	Apakah kebijakan tersebut konsisten dengan filosofi pemerintah yang bersangkutan ?		
3	Apakah kebijakan tersebut cukup detail sehingga memungkinkan implementasi dilaksanakan dengan baik?		
	a. Koordinator implementasi sudah ditentukan? b. Sumber daya pendukung sudah diantisipasi? c. Perencanaan implementasi sudah dibentuk? d. Tim pelaksana kebijakan sudah diidentifikasi atau dibentuk? e. Petunjuk-petunjuk untuk mengatasi perubahan sudah tersedia		
4	Apakah tujuan kebijaksanaan cukup detail sehingga bisa dijadikan panduan (dasar) untuk evaluasi ?		
	a. Keuntungan dan kerugiannya telah diidentifikasi? b. Benmarching juga telah diidentifikasi ? c. Indikator penilaian kinerja telah disetujui dan disusun dengan jelas (tertulis) ?		
5	Apakah tersedia sumber daya untuk implementasi kebijakan?		
	a. Tersedia biaya operasional ? b. Tersedia modal awal? c. Apakah ada pihak lain yang harus menyediakan dana? d. Tersedia staf? e. Tersedia pelatihan staf? f. Kantor koordinasi implementasi kebijakan cukup strategis ? g. Tersedia peralatan administrasi yang memadai? h. Tersedia fasilitas-fasilitas pendukung? i. Tersedia perencanaan komunikasi ?		
6	Apakah kebijakan tersebut dapat ditegakan (enfortable) ?		
	a. Apakah mempunyai dukungan legal ? b. Sumber daya penegakan kebijakan tersedia ? c. Prosedur penegakan kebijakan tersedia ? d. Apakah penegakan kebijakan praktis dan memungkinkan dicapai? e. Apakah tersedia mekanisme hukuman dan ganjaran yang jelas ?		

Sumber : Yuwono, dan Badjuri, 2002: 127-129.

Berdasarkan *checklist* mengenai implementasi kebijakan tersebut, maka dapat disusun indikator dari variabel implementasi kebijakan, adalah sebagai berikut:

1. Apakah pencapaian tujuan-tujuan dan hasil yang diharapkan dari implementasi Peraturan Daerah tentang pengelolaan parkir tepi jalan umum sudah tercapai.
2. Apakah proses implementasi Peraturan Daerah dilapangan terjadi kesesuaian dengan rencana-rencana yang telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah.
3. Apakah sumber daya tersedia secara efektif dapat digunakan untuk melaksanakan Peraturan Daerah.
4. Apakah pelaksanaan Peraturan Daerah tersebut dapat ditegakan dilapangan (*enforceable*).

B. 2. Tingkat Komunikasi (X1)

Menurut Miftah Thoha:

Komunikasi adalah suatu proses penyampaian dan penerimaan berita atau info dari seseorang kepada orang lain. Suatu komunikasi yang tepat tidak bakal terjadi kalau pihak penyampai berita tadi menyampaikan secara tidak patut dan penyampai berita tidak menerimanya dalam bentuk distorsi. (Thoha, 1990: 15)

Kemudian Keith Davis dan John W. Newstrom mengemukakan:

“Komunikasi adalah penyampaian (transfer) informasi dan pengertian dari satu orang ke orang lain. Komunikasi merupakan cara penyampaian gagasan fakta, pikiran dan nilai kepada orang lain”. (Davis dan Newstrom, 1992 : 150).

Sementara itu, Edwin Fillipo mendefinisikan komunikasi sebagai suatu tindakan mendorong pihak lain untuk menginterpretasikan suatu ide dalam suatu cara yang diinginkan oleh pembicara ataupun penulis. (Jiwanto, 1985),

Selanjutnya George Edwards III, mengemukakan definisi komunikasi dari sudut pandang proses yaitu:

Pihak-pihak yang melaksanakan keputusan harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan, keputusan-keputusan kebijakan dan perintah-perintah harus diterapkan kepada personel yang tepat sebelum keputusan-keputusan dan perintah-perintah dapat diikuti dan komunikasi tersebut harus jelas dan konsisten. (Winarno, 1996: 86)

Berdasarkan definisi-definisi diatas dapat dikemukakan poin-poin penting mengenai komunikasi, yaitu:

1. Dalam komunikasi terdapat pihak penyampai dan pihak yang disampaikan.
2. Dalam komunikasi terdapat materi/ pesan yang disampaikan berupa info-info/ berita, ide-ide atau gagasan, dan nilai.
3. Dalam komunikasi terdapat tujuan yang ingin dicapai dari penyampaian pesan tersebut.

Oleh karena itu dari poin-poin penting mengenai komunikasi tersebut di atas dapat kita simpulkan bahwa tingkat komunikasi adalah penyampaian pesan dari pihak penyampai pesan kepada pihak penerima pesan untuk tercapainya tujuan-tujuan dari apa yang disampaikan oleh penyampai pesan.

Dalam konteks implementasi Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2004 ini maka dapat dideskripsikan bahwa yang dimaksud tingkat komunikasi tersebut adalah sebuah proses penyampaian pesan-pesan kebijakan yang dilakukan oleh Unit Pengelola Parkir Tepi Jalan Umum kepada para juru parkir sekaligus koordinator parkir dalam rangka tercapainya tujuan-tujuan yang ingin dicapai dari adanya Peraturan Daerah tersebut.

Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi komunikasi yang efektif. Di antaranya faktor-faktor tersebut adalah:

1. Kemampuan orang untuk menyampaikan yang jelas dan langsung.
2. Pemilihan dengan seksama apa yang disampaikan oleh komunikator.
3. Saluran komunikasi yang jelas dan langsung.
4. Media yang memadai untuk menyampaikan pesan.
5. Penentuan waktu dan penggunaan media yang tepat.

6. Tempat-tempat penyebaran yang memadai apabila diperlukan untuk memudahkan penyampaian pesan yang asli, tidak dikurangi, diubah, dan dalam arah yang tepat.
7. Kemampuan dan kemauan penerima untuk menerima pesan.
8. Penerimaan informasi dan penafsirannya yang tepat.
9. Penggunaan informasi yang efektif.
10. Pemberitahuan kepada pengirim mengenai hasil tindakan. (Moekijat, 1993 : 21)

Kemudian unsur-unsur yang harus dipenuhi agar komunikasi dapat berjalan efektif yaitu:

1. Sumber
Adalah pembuat sandi, pengirim warta, sumber komunikasi, atau komunikator yaitu pihak yang memiliki warta yang ingin disampaikan kepada pihak lain.
2. Warta
Adalah suatu pengertian yang disampaikan oleh pengirim warta kepada penerima warta.
3. Saluran
Adalah alat untuk menyampaikan warta dari sumber warta kepada penerima warta.
4. Penerima
Adalah pihak yang memperoleh warta dari pengirim warta.
5. Hasil
Komunikasi administrasi dapat menimbulkan hasil penerima warta menjadi bertambah atau berubah pengetahuannya, penerima warta berubah sikapnya, atau penerima warta dapat menjadi berubah perilakunya.
6. Umpan Balik
Adalah tanggapan atau reaksi dari penerima warta kepada pengirim warta. (Sutarto, 1991: 340)

George C. Edwards III mengemukakan dalam implementasi kebijakan proses komunikasi kebijakan yang terjadi mencakup tiga hal yaitu transmisi, konsistensi dan kejelasan, yang penjelasannya sebagai berikut:

1. Transmisi, sebelum pejabat dapat mengimplementasikan suatu keputusan, ia harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya yang telah dikeluarkan. Hal ini tidak selalu proses yang langsung sebagaimana tampaknya. Banyak sekali ditemukan keputusan–keputusan tersebut diabaikan atau jika tidak demikian, seringkali terjadi kesalahpahaman terhadap keputusan–keputusan yang dikeluarkan.
2. Kejelasan, jika kebijakan–kebijakan di implementasikan sebagaimana yang di inginkan, maka petunjuk–petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi juga komunikasi kebijakan tersebut harus jelas. Seringkali intruksi–intruksi yang diteruskan kepada pelaksana–pelaksana kabur dan tidak menetapkan kapan dan bagaimana suatu program dilaksanakan. Ketidakjelasan pesan komunikasi yang disampaikan berkenaan dengan implementasi kebijakan terjadinya interpretasi yang salah bahkan mungkin bertentangan dengan makna pesan awal. Namun demikian, ketidakjelasan pesan komunikasi kebijakan tidak selalu menghalangi implementasi. Pada tataran tertentu, para pelaksana membutuhkan fleksibilitas dalam melaksanakan kebijakan. Sesuatu yang sering dihambat oleh intruksi–intruksi yang sangat spesifik menyangkut implementasi kebijakan.
3. Konsistensi, jika implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif maka perintah–perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas. Walaupun perintah–perintah yang dilaksanakan mempunyai unsur kejelasan, tetapi bila unsur perintah tersebut bertentangan maka perintah itu tidak akan memudahkan para pelaksana kebijakan menjalankan tugasnya dengan baik. Di sisi yang lain, perintah–perintah kebijakan yang tidak konsisten akan mendorong pelaksana kebijakan akan mengambil tindakan yang sangat longgar dalam menafsirkan dan mengimplementasikan kebijakan. Bila hal ini terjadi, maka akan berakibat pada ketidakefektifan implementasi kebijakan karena tindakan yang sangat longgar tidak dapat digunakan untuk melaksanakan tujuan–tujuan kebijakan. (Winarno, 2002: 126–129)

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan di atas, dapat dijelaskan bahwa dalam penelitian ini proses komunikasi yang terjadi adalah komunikasi aparat pelaksana kebijakan dengan para Juru Parkir .

Maka indikator dari variabel X1 tingkat komunikasi dalam penelitian ini, adalah :

1. Transmisi
2. Kejelasan
3. Konsistensi

B. 3. Isi Peraturan Daerah (X2)

Menurut Merille S. Grindle :

Implementasi kebijakan ditentukan oleh variabel konten dan konteks kebijakan. Isi (konten) kebijakan adalah apa yang ada dalam kebijakan yang berpengaruh terhadap proses implementasi kebijakan tersebut. Sedangkan konteks kebijakan adalah gambaran mengenai bagaimana konteks politik dan aktivitas administrasi mempengaruhi kebijakan yang diimplementasikan. Isi kebijakan itu sendiri mencakup :

1. Kepentingan yang mempengaruhi kebijakan
2. Manfaat yang akan dihasilkan
3. Derajat perubahan yang diinginkan
4. Kedudukan pembuat kebijakan
5. Siapa pelaksana program
6. Sumber daya yang dilibatkan (Wibawa, dkk, 1942 : 22)

Dye mendefinisikan kebijakan publik sebagai apapun yang dipilih pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu (Islamy, 1996 : 7). Menurut Dye bila pemerintah mengambil keputusan berarti memilih untuk berbuat sesuatu, maka harus meliputi semua tindakan pemerintah, jadi bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat-pejabat pemerintah saja. Mac Rae dan Wilde mengartikan kebijakan publik sebagai serangkaian tindakan yang dipilih oleh pemerintah yang mempunyai pengaruh penting terhadap sejumlah besar orang (Islamy, 1996 : 7)

Sedangkan menurut Lasswell dan Kaplan yang dimaksud suatu kebijakan terdiri dari nilai-nilai yang dijalankan dengan tindakan-tindakan dan dimaksudkan untuk mencapai suatu tujuan. Singkatnya, kebijakan selalu berorientasi pada tujuan tertentu (Islamy, 1996 : 14).

Abdul Wahab menyebutkan:

Perumusan isi kebijakan harus dilakukan secara jelas, spesifik dan lebih baik lagi apabila dikuantifikasikan, dipahami serta disepakati oleh seluruh pihak yang terlibat dalam organisasi, saling melengkapi dan mendukung serta mampu berperan sebagai pedoman bagi para pelaksanaan kebijakan di lapangan sehingga pelaksanaan kebijakan dapat dimonitor (Abdul Wahab, 2001 : 75).

Kejelasan dan kepastian dari para pelaksana kebijakan di lapangan terhadap isi kebijakan mutlak diperlukan demi suksesnya implementasi kebijakan.

Dari definisi-definisi di atas dapat dirumuskan definisi konseptual dari isi Peraturan Daerah adalah apa yang ada dalam Peraturan Daerah yang berpengaruh terhadap proses implementasi dilapangan.

Sedangkan indikator dari isi kebijakan adalah sebagai berikut:

1. Kepentingan yang mempengaruhi kebijakan.
2. Manfaat yang akan dihasilkan.
3. Derajat perubahan yang diinginkan.
4. Kedudukan pembuat kebijakan.
5. Siapa pelaksana program.
6. Sumber daya yang dilibatkan

B. 4. Sikap Juru Parkir (X3)

Gordon Allport mendefinisikan sikap adalah sikap adalah semacam kesiapan untuk bereaksi terhadap suatu obyek dengan cara-cara tertentu (Azwar, 1988 : 3).

Sedangkan menurut Berkowitz sikap adalah perasaan mendukung atau memihak (*favorable*) ataupun perasaan tidak mendukung objek tersebut (Azwar, 1988:3). Kemudian menurut Gordon Alport yang dimaksud dengan sikap adalah semacam kesiapan untuk bereaksi terhadap suatu objek dengan cara-cara tertentu (Azwar, 1988:3).

Kemudian Myers mendefinisikan sikap (*attitude*) adalah *a favourable or unfavourable evaluative reaction to ward something or someone, exhibited in one's belief, feeling or intended behavior*. Sedangkan menurut Eagly & Chaiken, *attitude is a psychological tendency that is expressed by evaluating a particular entity with some degree of favor or disfavor* (Sarlito Wirawan Sarwono, 1998 : 232).

Berdasarkan defisi-definisi dari para ahli tersebut dapat dikemukakan poin-poin penting mengenai sikap, yaitu:

1. Dalam sikap terdapat suatu objek tertentu (orang, perilaku, konsep, situasi, benda bahkan kebijakan sekalipun)

2. Dalam sikap mengandung penilaian (setuju-tidak setuju, suka-tidak suka, mendukung-tidak mendukung)
3. dalam sikap menimbulkan daya suatu reaksi terhadap suatu objek tertentu.

Oleh karena itu berdasarkan uraian di atas dapat dirumuskan definisi konseptual sikap juru parkir adalah suatu penilaian juru parkir terhadap suatu kebijakan publik tertentu yang berakibat pada munculnya suatu perasaan tertentu terhadap suatu kebijakan publik tersebut.

Dilihat dari strukturnya, sikap terdiri dari tiga komponen yang saling menunjang, yaitu : komponen kognitif, komponen afektif dan komponen konatif (Azwar, 1988 : 17) atau Myers memberikan istilah yang lebih mudah diingat, yaitu ABC. A merujuk pada *Affective* (perasaan), B pada *Behavior* (perilaku) dan C pada *Cognitive* (kesadaran) (Sarlito Wirawan Sarwono, 1998 : 234)

1. Komponen kognitif berisi persepsi, kepercayaan dan stereotype yang dimiliki individu mengenai sesuatu. Seringkali komponen ini disamakan dengan pandangan atau opini.
2. Komponen afektif mengangkat masalah emosional subyektif seseorang terhadap suatu obyek sikap. Komponen ini disamakan dengan perasaan yang dimiliki orang terhadap suatu obyek.

3. Komponen konatif atau perilaku dalam sikap menunjukkan bagaimana perilaku atau kecenderungan berperilaku yang ada dalam diri seseorang berkaitan dengan obyek sikap yang dihadapi.

Berdasarkan pendapat Azwar dan Sarlito W Sarwono tentang sikap dalam hal ini dihubungkan dengan implementasi kebijakan perparkiran di tepi jalan umum di kota Semarang dapat diukur dengan indikator sebagai berikut :

1. Komponen kognitif, menjadi aparat pelaksana kebijakan perparkiran di tepi jalan umum (juru parkir) sesuai dengan keyakinan diri serta menjelaskan persepsi mereka terhadap kebijakan perparkiran di tepi jalan umum yang dilaksanakan.
2. Komponen afektif, setelah bertugas menjadi aparat pelaksana kebijakan perparkiran di tepi jalan umum (juru parkir) menilai kebijakan ini sesuai dengan kepercayaan dan nilai-nilai yang dianut.
3. Komponen konatif, kecenderungan perilaku aparat pelaksana kebijakan perparkiran di tepi jalan umum (juru parkir) dengan cara bersikap dan bertindak laku melayani konsumen dan aktif berkoordinasi dengan UP. Perparkiran mengenai masalah-masalah yang berkaitan dengan kebijakan tersebut dan wilayah kerjanya.

C. HIPOTESIS

Dalam penelitian ini diajukan hipotesis sebagai berikut :

1. Hipotesis Minor

- Terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara tingkat komunikasi dengan implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.
- Terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara isi Peraturan Daerah dengan implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.
- Terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara sikap Juru Parkir dengan implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.

2. Hipotesis Mayor

- Terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara tingkat komunikasi, isi Peraturan Daerah dan sikap Juru Parkir dengan implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1

tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi
Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima,
Kota Semarang.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Dalam bukunya *Metodologi Penelitian Survey*, Masri Singarimbun dan Sofian Effendi berpendapat bahwa penelitian dapat digolongkan menjadi 3, yaitu :

- a. Penelitian eksploratif atau penjajagan, yaitu langkah pertama dalam penelitian yang mendalam, masih bersifat terbuka, masih mencari-cari dan belum mempunyai hipotesis.
- b. Penelitian eksplanatori, yaitu menyoroti hubungan antara variabel penelitian dan menguji hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya.
- c. Penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang digunakan untuk mengetahui terjadinya suatu aspek fenomena sosial tertentu dan mendeskripsikan fenomena sosial tertentu.

Dalam penelitian ini tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian eksplanatori yaitu penelitian ini sudah dikemukakan hipotesanya dan selanjutnya hipotesis tersebut akan diuji untuk mengetahui hubungan antar variabel.

B. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah mengetahui implementasi Peraturan Daerah (Y) No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang dihubungkan dengan tingkat komunikasi (X1), isi Peraturan Daerah (X2), dan sikap Juru Parkir (X3).

C. Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di Wilayah Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.

D. Variabel Penelitian

D. 1. Variabel Penelitian

- a. Variabel terikat (Y) yaitu implementasi Peraturan Daerah.
- b. Variabel bebas (X) yaitu tingkat komunikasi (X1), isi Peraturan Daerah (X2), dan sikap Juru Parkir (X3).

D. 2. Definisi Konseptual

Berlandaskan landasan teori-teori sebelumnya maka penyusun dapat mengemukakan definisi konsep dari masing-masing variabel penelitian sebagai berikut :

1. Implementasi Peraturan Daerah adalah pelaksanaan keputusan pemerintah dalam bentuk peraturan daerah sebagai alat administrasi hukum yang dalam prosesnya aktor, organisasi, prosedur dan teknik saling bekerjasama dan bersinergi untuk mencapai tujuan/ dampak yang diinginkan.
2. Tingkat komunikasi adalah proses penyampaian pesan dari pihak penyampai pesan kepada pihak penerima pesan untuk tercapainya tujuan-tujuan dari apa yang disampaikan oleh penyampai pesan.
3. Isi Peraturan Daerah adalah apa yang ada dalam Peraturan Daerah yang berpengaruh terhadap proses implementasi dilapangan.

4. Sikap juru parkir adalah suatu penilaian juru parkir terhadap suatu kebijakan publik tertentu yang berakibat pada munculnya suatu reaksi perasaan tertentu terhadap suatu kebijakan publik tersebut.

D. 3. Definisi Operasional

1. Implementasi Kebijakan

Indikator dari variabel implementasi kebijakan perparkiran di tepi jalan umum di kota Semarang adalah :

- a. Apakah pencapaian tujuan-tujuan yang diharapkan dari Peraturan Daerah tentang pengelolaan parkir tepi jalan umum sudah tercapai. Indikator ini dapat diukur dari :
 - 1) Tiap juru parkir mampu mencapai target perolehan retribusi yang dibebankan kepadanya
 - 2) Tiap juru parkir mengenakan tarif retribusi parkir resmi terhadap konsumen jasa parkir
 - 3) Tiap juru parkir selalu menyetorkan perolehan retribusinya dengan tepat waktu
- b. Apakah proses implementasi Peraturan Daerah dilapangan terjadi kesesuaian dengan rencana-rencana yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah. Indikator ini dapat diukur dari :
 - 1) Tiap juru parkir mengatur tiap kendaraan yang akan masuk atau keluar dari area parkir

- 2) Tiap juru parkir memberikan teguran kepada konsumen jasa parkir yang tidak tertib dalam memarkirkan kendaraanya
- c. Apakah sumber daya yang tersedia secara efektif sudah digunakan untuk melaksanakan Peraturan Daerah. Indikator ini dapat diukur dari :
- 1) Apakah lokasi yang disediakan untuk parkir tepi jalan umum memadai.
 - 2) Apakah juru parkir memperoleh insentif yang layak atas tugasnya sebagai juru parkir.
- d. Apakah pelaksanaan Peraturan Daerah tersebut dapat ditegakan dilapangan (*enforceable*). Indikator ini dapat diukur dari :
- 1) Apakah Peraturan Daerah tersebut dapat dilaksanakan dilapangan.
 - 2) Apakah Peraturan Daerah tersebut menimbulkan kepatuhan bagi juru parkir untuk melaksanakan tugasnya dengan sebaik-baiknya.
2. Tingkat Komunikasi (X1)
- Indikator dari variabel tingkat komunikasi adalah:
- a. Transmisi, diukur melalui:
- 1) Kuantitas pengarahan dari aparat UP. Perparkiran Tepi Jalan Umum dalam satu minggu kepada Jukir.

- 2) Lancarnya informasi Peraturan Daerah yang disampaikan aparat UP. Perparkiran Tepi Jalan Umum kepada Jukir.
- 3) Penggunaan bahasa yang mudah dipahami oleh Jukir dalam penyampaian informasi Peraturan Daerah parkir tepi jalan umum yang disampaikan aparat UP. Perparkiran Tepi Jalan Umum.
- 4) Rincinya informasi Peraturan Daerah parkir tepi jalan umum yang diberikan aparat UP. Perparkiran Tepi Jalan Umum kepada Jukir.

b. Kejelasan, diukur melalui:

- 1) Jelasnya informasi aparat UP. Perparkiran Tepi Jalan Umum yang disampaikan kepada Jukir.
- 2) Media komunikasi yang digunakan aparat UP. Perparkiran Tepi Jalan Umum dalam menyampaikan informasi Peraturan Daerah memperjelas informasi yang diterima oleh Jukir .

c. Konsistensi, diukur melalui:

- 1) Sesuainya informasi Peraturan Daerah yang disampaikan aparat Unit Pengelolaan Perparkiran (UP) dengan informasi yang tertera dalam Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.

- 2) Konsistensi kuantitas penyampaian informasi yang disampaikan oleh Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran kepada para Juru Parkir (Jukir).

3. Isi Peraturan Daerah (X2)

Indikator dari variabel isi Peraturan Daerah adalah :

- a. Kepentingan yang mempengaruhi kebijakan. Indikatornya diukur dari:
 - 1) Apakah kepentingan juru parkir bertentangan dengan kepentingan Peraturan Daerah.
- b. Manfaat yang akan dihasilkan. Indikatornya diukur dari:
 - 1) Apakah Peraturan Daerah membawa manfaat yang positif bagi juru parkir.
 - 2) Apakah Peraturan Daerah membawa manfaat yang positif bagi pengguna parkir.
- c. Derajat perubahan yang diinginkan. Indikatornya diukur dari:
 - 1) Apakah Peraturan Daerah menimbulkan perubahan yang positif pada perilaku juru parkir dalam menjalankan tugasnya melakukan pengaturan parkir.
 - 2) Apakah Peraturan Daerah menimbulkan perubahan yang positif pada perilaku pengguna parkir dalam menggunakan tempat-tempat parkir.

d. Kedudukan pembuat kebijakan. Indikatornya diukur dari:

- 1) Apakah UP. Perparkiran melakukan tugasnya sesuai dengan tugas dan kewenangannya.

e. Sumber daya yang dilibatkan. Indikatornya diukur dari:

- 1) Apakah para juru parkir mendapatkan fasilitas-fasilitas pendukung yang digunakan dalam menjalankan tugasnya melakukan pelayanan perparkiran.

4. Sikap Juru parkir (X3)

Indikator dari variabel sikap adalah :

a. Komponen kognitif dapat diukur dari :

- 1) Juru parkir percaya bahwa kebijakan perparkiran di tepi jalan umum akan membawa hal yang positif bagi perbaikan pelayanan perparkiran..
- 2) Tanggapan juru parkir yang positif terhadap Peraturan Daerah.
- 3) Juru parkir mendukung dengan sepenuh hatinya terhadap Peraturan Daerah.

b. Komponen afektif dapat diukur dengan :

- 1) Juru parkir merasa Peraturan Daerah tidak bertentangan dengan pendapat pribadinya.
- 2) Tiap juru parkir merasa kebijakan tidak bertentangan dengan nilai-nilai yang berlaku di masyarakat.

c. Komponen konatif diukur dengan :

- 1) Juru parkir secara rutin berkoordinasi dengan ketua kelompoknya untuk membahas masalah diwilayah lahan parkir mereka.
- 2) Juru parkir menjalankan tugasnya sesuai dengan petunjuk pelaksanaan yang diberikan oleh UP. Perparkiran
- 3) Juru parkir bekerjasama dengan sesama juru parkir lainnya untuk mengatasi masalah tertentu

E. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini jenis dan sumber datanya, berasal dari :

1. Sumber data primer, yaitu responden dimana penelitian memperoleh data secara langsung dari sumbernya yang berasal dari kuesioner yang diberikan kepada responden.
2. Sumber data sekunder, yaitu berupa laporan, data statistik dan sumber-sumber lain yang berhubungan dengan penelitian ini dimana sumber data tersebut diperoleh secara tidak langsung dari obyek penelitian.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner yang menggunakan skala pengukuran tertentu.

Menurut Masri Singarimbun ada 4 skala pengukuran, yaitu:

1. Ukuran nominal, yaitu tingkatan pengukuran paling sederhana. Dalam pengukuran ini tidak ada asumsi tentang jarak maupun urutan antara kategori-kategori dalam pengukuran itu.
2. Ukuran ordinal, yaitu ukuran yang mengurutkan responden dari tingkat paling rendah ke tingkat paling tinggi menurut suatu atribut tertentu tanpa petunjuk yang jelas tentang beberapa jumlah tersebut dengan responden lain.
3. Ukuran interval, yaitu ukuran yang semata-mata tidak mengurutkan oleh atau atribut proyek tetapi juga memberikan informasi tentang interval antara satu dengan orang lain.
4. Ukuran rasio, yaitu ukuran yang diperoleh apabila selain informasi tambahan tentang jumlah absolut atribut yang dimiliki oleh salah satu dari orang-orang tadi. Jadi ukuran rasio adalah suatu bentuk interval yang jaraknya tidak ditentukan dalam perbedaan dengan angka rata-rata suatu kelompok akan tetapi dengan titik nol (Masri Singarimbun dan Sofian Effendi, 1989 : 101)

Berdasarkan jenis ukuran yang telah dikelompokkan tersebut, maka skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan ukuran ordinal, yaitu dengan mengurutkan jawaban responden tersebut menurut tingkatannya dan masing-masing tingkatan tersebut mempunyai perbedaan makna/ nilai.

G. Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan keseluruhan unit analisa atau elemen penelitian yang akan diteliti. Menurut Sutrisno Hadi, populasi adalah jumlah keseluruhan unit analisa yang hendak digeneralisasikan. (Sutrisno Hadi, 1993 : 70)

Populasi dalam penelitian ini adalah semua juru parkir tepi jalan umum di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang sebanyak 37

juru parkir dari 42 orang petugas parkir yaitu 37 orang jukir dan 5 orang korlap. (UP. Perparkiran Kota Semarang , 2005)

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang dianggap mewakili populasi secara keseluruhan.

Sampel dalam penelitian ini adalah semua juru parkir (Jukir) di Kawasan Simpang Lima karena jumlah populasinya hanya 37 , maka tentunya diambil semua sebagai responden penelitian sebanyak 37 orang.

Dasar pengambilan sampel sebanyak ini didasarkan pada pendapat Suharsimi Arikunto mengatakan bahwa :

Bila populasi kurang dari 100 lebih baik diambil semua sebagai sampel penelitian sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Tetapi jika populasi penelitiannya besar maka dapat diambil 10% - 15% atau lebih. (Arikunto, 1990 : 124). Namun ia juga mengatakan bahwa “pada umumnya orang berpendapat bahwa 30 subyek penelitian merupakan batas antara sampel kecil dengan sample besar. Tigapuluh atau kurang bisa dikatakan sebagai sampel kecil sedangkan lebih besar dari tiga puluh merupakan sampel besar (Arikunto, 1990 : 177)

Alasan lainnya yang mendasari pengambilan sampel sebanyak 37 Jukir adalah karena keterbatasan waktu, tenaga dan biaya dalam penelitian ini.

3. Teknik pengambilan sampel

Menurut Sutrisno Hadi ada 2 teknik pengambilan sampel, yaitu :

- a. Random Sampling, yaitu pengambilan sampel secara acak atau tanpa pandang bulu, semua individu dalam populasi diberi kesempatan yang sama untuk menjadi anggota sampel.
- b. Non Random Sampling, yaitu pengambilan sampel dimana tidak semua individu dalam populasi diberi kesempatan yang sama untuk menjadi anggota sampel (Sutrisno Hadi, 1993 : 75)

Tabel dibawah ini menunjukan besarnya sampel yang diambil dalam penelitian sebagai responden dalam penelitian ini:

Tabel III. 1
SAMPEL PENELITIAN

No	Populasi	Jumlah	Sampel
1	Juru parkir	37	37

Sumber: UP. Perparkiran Kota Semarang, 2005

H. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi, antara lain :

1. Daftar pertanyaan (kuesioner), dilakukan dengan cara membagikan daftar pertanyaan yang diberikan kepada responden. Kuesioner dalam penelitian ini bersifat tertutup, artinya responden hanya dapat menjawab pertanyaan hanya dengan memilih salah satu alternatif yang ada. Kuesioner ini diberikan kepada Juru Parkir (Jukir) sebagai responden penelitian yang berjumlah 37 orang.
2. Wawancara (interview), dilakukan dengan cara wawancara secara langsung dan terstruktur dengan pihak-pihak yang dinilai dapat memberikan keterangan yang diperlukan guna melengkapi data yang telah diperoleh. Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan dengan

pejabat Unit Pengelolaan (UP) Perparkiran Kota Semarang, juru parkir (jukir), koordinator lapangan (korlap) dan pengguna parkir tepi jalan umum. Kemudian proses wawancara ini dilakukan hanya ketika penulis mengumpulkan informasi-informasi untuk keperluan pembuatan proposal penelitian.

3. Observasi, dilakukan dengan pengamatan dan pencatatan secara langsung terhadap obyek yang diteliti. Observasi dilakukan penulis langsung di Kawasan Simpang Lima Simpang dengan melihat aktivitas parkir tepi jalan umum di wilayah tersebut untuk mendapatkan data/ informasi yang diperlukan untuk pembuatan proposal penelitian.
4. Dokumentasi, adalah teknik pengumpulan data dengan cara mencari dokumen–dokumen yang relevan bagi penelitian. Teknik dokumentasi ini dilakukan untuk mendapatkan data-data dan literatur-literatur yang diperlukan untuk pembuatan proposal penelitian. Hasil dari teknik dokumentasi ini Perda No. 1 Tahun 2004 dan buku-buku sebagai literatur penelitian.

I. Teknik Pengolahan Data dan Analisis Data

I. 1. Teknik Pengolahan Data

Proses pengolahan data dalam penelitian ini adalah :

1. Editing, yaitu suatu kegiatan memeriksa serta meneliti data kasar yang masuk dari kesalahan-kesalahan yang terjadi agar diperoleh data yang valid.
2. Koding, yaitu mengkategorikan data secara sistematis dengan memberikan kode atau simbol serta skor menurut kriteria yang dilakukan untuk memudahkan proses selanjutnya.
3. Tabulasi, yaitu memindahkan atau proses menghitung frekuensi pada masing-masing kategori yang biasanya menggunakan tabel.

I. 2. Teknik Analisis Data

Analisa data dapat dilakukan dengan cara :

1. Analisa data kualitatif

Analisa ini digunakan untuk data yang diperoleh melalui wawancara yang datanya tidak dapat dinyatakan dalam bentuk angka-angka.

2. Analisa data kuantitatif

Analisa data yang dikumpulkan berjumlah besar dan sudah diklasifikasikan ke dalam kategori-kategori, guna mengetahui kecenderungan-kecenderungan antara variabel yang sedang diteliti.

Dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis data secara kuantitatif dalam bentuk tabel tunggal, tabel untuk mengetahui hubungan antar variabel dan pengujian hipotesis dengan statistik.

J. Teknik Pengujian Hipotesis

Sesuai dengan skala pengukuran ordinat yang digunakan dalam penelitian ini, maka pengujian hipotesis dilakukan dengan rumus statistik Rank Kendall sebagai berikut :

1. Koefisien Korelasi Rank Kendall

Pada dasarnya rumus ini digunakan untuk menguji hubungan antara tingkat komunikasi (X1), isi peraturan daerah (X2), dan sikap (X2) dengan variabel implementasi Peraturan Daerah (Y) yang didasarkan atas rangking.

Rumusnya adalah sebagai berikut :

$$\tau = \frac{S}{\frac{1}{2}N(N-1)}$$

r = koefisien korelasi Rank Kendall

S = Skor

N = jumlah responden

Bila dalam observasi ternyata terdapat angka yang sama maka akan digunakan rumus sebagai berikut :

$$\tau = \frac{S}{\sqrt{\frac{1}{2}N(N-1) - T_x} \cdot \sqrt{\frac{1}{2}N(N-1) - T_y}}$$

Dimana :

$T_x = \frac{1}{2} t (t-1)$, t adalah banyaknya angka observasi yang berangka sama dalam tiap kelompok angka pada variabel 'x'

$T_y = \frac{1}{2} t (t-1)$, t adalah banyaknya angka observasi yang berangka sama dalam tiap kelompok angka pada variabel 'y'

Untuk menguji tingkat signifikannya, digunakan rumus :

$$Z = \frac{\tau}{\sqrt{\frac{2(2N+5)}{9N(N-1)}}}$$

Dimana :

Z = hasil hitung yang akan dikonsultasikan

R = koefisien korelasi

N = jumlah responden dalam sampel

Kemudian hasil perhitungan tersebut dikonsultasikan dengan harga

Z observasi, dimana kriterianya adalah :

- Apabila Z hitung > Z tabel, maka asosiasi dinyatakan signifikan
- Dan apabila Z hitung < Z tabel, maka asosiasi dinyatakan tidak signifikan .

Tingkat signifikansi yang digunakan adalah tingkat 1% (kepercayaan 99%), dan jika ini tidak memenuhi maka diuji dengan tingkat 5% (kepercayaan 95%).

2. Koefisien Konkordasi Kendall (W)

Koefisien Konkordasi digunakan untuk mengukur derajat asosiasi atau tingkat hubungan antara tingkat komunikasi (X1), isi Peraturan Daerah (X2), dan sikap juru parkir (X3) dengan implementasi Peraturan Daerah (Y)

secara bersama-sama melalui pengukuran terhadap himpunan-himpunan ranking masing-masing variabel yang diasosiasikan bersama-sama.

Rumus yang digunakan :

$$W = \frac{S}{\frac{1}{12} k^2 (N^3 - N) - k \sum T}$$

Dimana:

$$T = \frac{\sum(t^3 - t)}{12}$$

Keterangan:

W = Koefisien Konkordansi Rank Kendall

S = Hasil Observasi ranking tiap variabel

k = Banyaknya himpunan ranking perjenjang

N = Banyaknya obyek atau individu yang diberi ranking

T = Jumlah harga-harga T untuk semua ranking

t = Banyaknya observasi dalam suatu kelompok yang memperoleh angka sama untuk suatu ranking tertentu.

Untuk signifikansinya dipergunakan rumus:

$$X^2 = k (N-1) W$$

Dimana:

X^2 = test chi square

k = Banyaknya himpunan ranking perjenjangan

N = Banyaknya obyek atau individu yang diberi ranking

W = Koefisien Konkordansi Rank Kendall

Kemudian hasil perhitungan tersebut dikonsultasikan dengan harga kritis chi kuadrat dengan rumus $db = N-1$ adapun ketentuannya sebagai berikut:

1. Apabila $X_0^2 > X_1^2$ pada taraf signifikansi 1% berarti sangat signifikan, hipotesis diterima.
2. Apabila $X_0^2 > X_1^2$ pada taraf signifikansi 5 % berarti signifikan, hipotesis diterima.
3. Apabila $X_0^2 < X_1^2$ pada taraf signifikansi 5 % berarti tidak signifikan, hipotesis ditolak.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Pada bab ini akan disajikan data yang diperoleh oleh peneliti yang dilakukan melalui penyebaran kuesioner. Unit analisis dari penelitian ini adalah Implementasi Perda Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum dengan lokasi di Kawasan Simpang Lima. Responden dalam penelitian ini berjumlah 37 orang Juru Parkir. Data yang disajikan ini akan dijadikan sebagai bahan analisis data dan pengujian hipotesis pada bab selanjutnya.

Penyajian data ini dilakukan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi yang meliputi data mengenai identitas responden, implementasi perda, tingkat komunikasi, isi perda, dan sikap juru parkir.

A. HASIL PENELITIAN

a. Identitas Responden

Data identitas responden disajikan untuk mengetahui keterangan yang ada pada objek penelitian. Identitas responden dilakukan dengan membagi responden ke dalam kategori usia, jenis kelamin dan tingkat pendidikan. Secara lebih jelas, identitas responden dapat dilihat dalam tabel-tabel yang ada di bawah ini:

Tabel IV. 1
RESPONDEN MENURUT JENIS KELAMIN

Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase
Laki-laki	36	97,3 %
Perempuan	1	2,7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan identitas responden

Dari tabel IV. 1, dapat dilihat sebagian besar responden menurut jenis kelamin adalah laki-laki 97,3 %.

Kondisi tersebut menjelaskan bahwa responden berjenis kelamin laki-laki diperlukan sebagai juru parkir yang dalam pekerjaannya membutuhkan ketangkasan dan ketegasan.

Tabel IV. 2
RESPONDEN MENURUT USIA

Alternatif jawaban (Tahun)	Frekuensi	Persentase
21-30	7	18, 9 %
31-40	14	37, 8 %
41-50	13	35, 1 %
51-60	3	8, 1 %
61 tahun keatas	-	-
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan Identitas responden

Dari tabel IV.2 dapat dilihat bahwa identitas responde menurut umur mayoritas responden berusia 31-40 tahun sebesar 37, 8 %.

Kondisi tersebut menunjukan bahwa responden sebagian besar pada taraf usia dewasa sehingga mereka cenderung akan memberikan penilaian yang objektif terhadap implementasi Perda Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 di lapangan.

Tabel IV. 3
RESPONDEN MENURUT TINGKAT PENDIDIKAN

Alternatif jawaban	Frekuensi	Persentase
SD	12	32, 4 %
SMP	21	56, 8 %
SMA	3	8, 1 %
Perguruan Tinggi	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan identitas responden

Dari tabel IV. 3 dapat dilihat bahwa identitas responden menurut tingkat pendidikan sebagian besar SMP 56, 76 %.

Dari uraian di atas dapat dijelaskan bahwa responden sebagian besar berpendidikan SMP tentunya dapat dikatakan sudah mempunyai penalaran yang

cukup baik untuk menilai apakah implementasi Perda Kota Semarang No. 1 tahun 2004 di lapangan sudah berjalan dengan baik ataupun belum.

B. Deskripsi Variabel Penelitian

B.1. Implementasi Peraturan Daerah (Y)

Implementasi peraturan daerah adalah pelaksanaan keputusan pemerintah dalam bentuk peraturan daerah sebagai alat administrasi hukum yang dalam prosesnya aktor, organisasi, prosedur dan teknik saling bekerjasama dan bersinergi untuk mencapai tujuan/ hasil yang diinginkan.

Berikut ini adalah tabel tunggal dari masing-masing indikator variabel implementasi peraturan daerah beserta tabel akumulatif dari nilai variabel implementasi peraturan daerah.

Tabel IV. 4
TARGET PENCAPAIAN PARKIR

Alternatif jawaban	Frekuensi	Persentase
Selalu	1	2, 7 %
Sering	15	40, 5, %
Kadang-kadang	20	54, 1 %
Tidak pernah	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.5

Dari tabel IV. 4, dapat dijelaskan bahwa dilihat dari target pencapaian pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum yang dibebankan kepada tiap Juru Parkir sebagian besar 54, 1 % menjawab kadang-kadang tercapai.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah target realisasi pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum yang dibebankan kepada para Juru Parkir hanya kadang-kadang saja tercapai.

Tabel IV. 5
TARIF RETRIBUSI RESMI

Alternatif jawaban	Frekuensi	Persentase
Selalu	1	2, 7 %
Sering	16	43, 2 %
Kadang-kadang	19	51, 4 %
Tidak pernah	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.6

Tabel IV. 5 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari Juru Parkir mengenakan tarif retribusi resmi kepada pengguna parkir tepi jalan umum sebagian besar responden 51, 4 % menjawab kadang-kadang menggunakan tarif retribusi resmi.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah para Juru Parkir hanya kadang-kadang saja mengenakan tarif retribusi resmi kepada pengguna parkir tepi jalan umum.

Tabel IV. 6
PENYETORAN RETRIBUSI

Alternatif jawaban	Frekuensi	Persentase
Selalu	1	2, 7 %
Sering	14	37, 8 %
Kadang-kadang	21	56, 8 %
Tidak pernah	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 7

Dari tabel IV. 6, dapat dijelaskan bahwa dilihat dari para Juru Parkir menyetor pendapatan retribusi kepada Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang sebagian besar responden 56, 8 % menjawab kadang-kadang disetorkan.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah para Juru Parkir hanya kadang-kadang saja menyetorkan pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum kepada Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang.

Tabel IV. 7
PENGATURAN KENDARAAN

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Selalu	1	2, 7 %
Sering	19	51, 4 %
Kadang-kadang	16	43, 2 %
Tidak pernah	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 8

Dari tabel IV.7 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari para Juru Parkir melakukan pengaturan kendaraan yang menggunakan parkir tepi jalan umum sebagian besar responden 51, 4 % menjawab sering

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah para Juru Parkir dalam menjalankan tugasnya sesering mungkin melakukan pengaturan kendaraan para pengguna parkir tepi jalan umum.

Tabel IV. 8
TEGURAN KETIDAKTERTIBAN

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Selalu	1	2, 7 %
Sering	15	40, 5 %
Kadang-kadang	20	54, 1 %
Tidak pernah	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 9

Dari tabel IV. 8 dapat dijelaskan bahwa jawaban responden dilihat dari para Juru Parkir memberikan teguran kepada pengguna parkir tepi jalan umum yang tidak tertib memarkir kendaraanya sebagian besar responden 54, 1 % menjawab kadang-kadang memberikan teguran.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah para Juru Parkir hanya kadang-kadang saja memberikan teguran kepada para pengguna parkir yang tidak tertib memarkir kendaraanya.

Tabel IV. 9
AREA PARKIR

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Sangat memadai	1	2, 7 %
Memadai	12	32, 4 %
Kurang memadai	23	62, 2 %
Tidak memadai	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 10

Dari tabel IV. 9 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari area parkir yang disediakan untuk parkir tepi jalan umum sebagian besar responden 62, 2 % menjawab kurang memadai.

Jadi dalam implementasi peraturan daerah area parkir yang disediakan untuk parkir tepi jalan umum kurang memadai.

Tabel IV. 10
PENDAPATAN JURU PARKIR

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Selalu	1	2, 7 %
Sering	10	27 %
Kadang-kadang	23	62, 2 %
Tidak pernah	3	8, 1 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 11

Dari tabel IV. 10 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari para Juru Parkir memperoleh pendapatan yang layak dari tugasnya sebagai Juru Parkir untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari sebagian besar responden 62, 2 % kadang-kadang.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah para Juru Parkir hanya kadang-kadang saja mendapatkan pendapatan yang layak untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-harinya.

Tabel IV. 11
PELAKSANAAN PERDA

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Sangat baik	1	2, 7 %
Baik	14	37, 8 %
Kurang baik	20	54, 1 %
Tidak baik	2	5, 4 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 12

Dari tabel IV.11 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari implementasi peraturan dapat dilaksanakan dengan baik dilapangan sebagian besar responden 54, 1 % menjawab kurang baik.

Dari tabel tunggal yang disajikan tersebut, selanjutnya disajikan nilai akumulasi dari variabel implementasi peraturan daerah melalui pengelompokkan nilai-nilai total hasil penjumlahan dari jawaban kuesioner yang berkaitan dengan variabel implementasi peraturan daerah, rumus yang digunakan:

$$i = R/ k$$

Keterangan :

i = Interval kelas

R= Range (jarak), merupakan hasil skor tertinggi dikurangi skor terendah

k = Jumlah kelas

Dari rumus di atas maka didapat $i = 32-8 = 24/ 4 = 6$, maka $i = 6$. Pengelompokan skor tabel untuk variabel implementasi peraturan daerah adalah sebagai berikut :

Tabel IV. 12
KLASIFIKASI SKOR VARIABEL
IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH

Kategori Jawaban	Notasi	Kelas Interval
Berhasil	B	26-32
Cukup berhasil	CB	20-25
Kurang berhasil	KB	14-19
Tidak berhasil	TB	8-13

Setelah diketahui klasifikasi skor maka berikut ini penulis sajikan rekapitulasi penilaian dari variabel implementasi peraturan daerah, sebagai berikut:

Tabel IV. 13
REKAPITULASI PENILAIAN
VARIABEL IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH

Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase
Berhasil	2	5, 4%
Cukup berhasil	10	27 %
Kurang berhasil	23	62, 2%
Tidak berhasil	2	5, 4%
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no 5-12

Dari tabel IV.13 rekapitulasi penilaian variabel implementasi peraturan daerah dapat dikemukakan bahwa implementasi peraturan daerah sebagian besar berada pada kategori jawaban 62, 2 % kurang berhasil.

Jadi dengan demikian implementasi Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor: 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang dapat dinyatakan kurang berhasil, beberapa aspek yang menunjukkan dari kondisi tersebut yang terlihat dari tiap tabel tunggal yang disajikan dari variabel implementasi perda (Y) adalah sebagai berikut:

- Target pencapaian parkir hanya kadang-kadang tercapai 54, 1 %.

- Tarif retribusi resmi hanya kadang-kadang diberlakukan 56, 8 %.
- Juru parkir hanya kadang-kadang saja menyetorkan hasil pungutan ke Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang 51, 4 %
- Juru parkir hanya kadang-kadang saja menegur pengguna parkir yang tidak tertib 54, 1 %.
- Area parkir kurang memadai 62, 2 %.
- Pendapatan Juru Parkir hanya kadang-kadang saja dapat memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari 62, 2 %.
- Implementasi perda kurang baik di lapangan 54, 1 %.

B. 2. Tingkat Komunikasi (X1)

Tingkat komunikasi dalam konteks penelitian ini adalah sebuah proses penyampaian pesan-pesan kebijakan yang dilakukan oleh Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang kepada para Juru Parkir sekaligus Koordinator Parkir dalam rangka tercapainya tujuan-tujuan yang ingin dicapai dari adanya perda tersebut.

Di bawah ini penulis disajikan tabel tunggal untuk mengetahui nilai dari masing-masing indikator yang diajukan dan tabel rekapitulasi untuk mengetahui nilai akumulatif dari variabel tingkat komunikasi.

Tabel IV. 14
PENGARAHAN PERATURAN DAERAH

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Rutin	1	2, 7 %
Cukup rutin	14	37, 8 %
Jarang	19	51, 4 %
Tidak sama sekali	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.13

Dari tabel IV. 14 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari rutinitas pengarahan yang dilakukan oleh aparat Unit Pengelola Perparkiran kepada para Juru Parkir sebagian besar responden 51, 4 % menjawab jarang.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah aparat Unit Pengelola Parkir dapat dinyatakan jarang melakukan pengarahan-pengarahan kepada para Juru Parkir.

Tabel IV. 15
INFORMASI LANCAR

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Lancar	1	2, 7 %
Cukup lancar	18	48, 4 %
Kurang lancar	18	48, 4 %
Tidak lancar	-	-
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.14

Dari tabel IV. 15, dapat dijelaskan bahwa dilihat dari lancaranya informasi perda tentang parkir umum yang disampaikan aparat Unit Pengelola Perparkiran kepada para Juru Parkir sebagian besar responden 48, 4 % menjawab cukup lancar dan kurang lancar, tetapi terdapat jawaban 2, 7 % sangat lancar.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah dapat dinyatakan bahwa informasi secara lancar disampaikan oleh Unit Pengelola Parkir kepada para Juru Parkir.

Tabel IV. 16
PENGUNAAN BAHASA

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Mudah	-	-
Cukup mudah	13	35, 1 %
Kurang mudah	21	56, 8 %
Sulit	3	8, 1 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.15

Dari tabel IV. 16 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari bahasa yang digunakan aparat Unit Pengelola Parkir dalam penyampaian informasi peraturan daerah kepada para Juru Parkir sebagian besar responden 56, 8 % menjawab kurang mudah.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah bahasa yang digunakan aparat Unit Pengelola Perparkiran dalam penyampaian informasi peraturan daerah kurang mudah dicerna oleh para Juru Parkir.

Tabel IV. 17
INFORMASI RINCI

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Rinci	2	5, 4 %
Cukup rinci	15	40, 5 %
Kurang rinci	19	51, 6 %
Tidak rinci	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.16

Dari tabel IV. 17 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari informasi yang disampaikan aparat Unit Pengelola Perparkiran rinci kepada para Juru Parkir sebagian besar responden 51, 6 % menjawab kurang rinci.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah informasi yang disampaikan aparat Unit Pengelola parkir kepada Juru Parkir kurang rinci.

Tabel IV. 18
INFORMASI JELAS

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Jelas	2	5, 4 %
Cukup jelas	14	37, 8 %
Kurang jelas	20	54, 1 %
Tidak jelas	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.17

Dari tabel IV. 18 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari informasi yang diterima disampaikan aparat Unit Pengelola Parkir jelas diterima para Juru Parkir sebagian besar responden 54, 1 % menjawab kurang jelas.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah informasi peraturan daerah yang disampaikan aparat Unit Pengelola Parkir kurang jelas diterima oleh para Juru Parkir.

Tabel IV. 19
MEDIA KOMUNIKASI

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Memperjelas	-	-
Cukup memperjelas	11	29, 7%
Kurang memperjelas	24	64, 7%
Tidak memperjelas	2	5, 4 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.18

Dari tabel IV. 19 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari media komunikasi yang digunakan aparat Unit Pengelola Parkir memperjelas informasi yang diterima para Juru Parkir sebagian besar responden 64, 7 % menjawab kurang memperjelas.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah media komunikasi yang digunakan aparat Unit Pengelola Perparkiran dalam penyampaian informasi peraturan daerah kurang memperjelas informasi yang diterima para Juru Parkir.

Tabel IV. 20
INFORMASI SESUAI

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Sesuai	-	-
Cukup sesuai	13	35, 1 %
Kurang sesuai	24	64, 8 %
Tidak sesuai	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.19

Dari tabel IV. 20 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari informasi tentang peraturan daerah yang disampaikan aparat Unit Pengelola Perparkiran sesuai dengan yang tertera dalam Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 sebagian besar responden 64, 8 % menjawab kurang sesuai.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah informasi tentang peraturan daerah yang disampaikan aparat Unit Pengelola Parkir kurang sesuai dengan yang tertera dalam Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004.

Tabel IV. 21
INFORMASI TEPAT DITERIMA

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Tepat	1	2, 7 %
Cukup tepat	9	24, 3 %
Kurang tepat	23	62, 2 %
Tidak tepat	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 20

Dari tabel IV. 21 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari penyampaian informasi tentang peraturan daerah dari aparat Unit Pengelola Parkir kepada para Juru Parkir tepat diterima oleh mereka sebagian besar responden 62, 2 % menjawab kurang tepat.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah penyampaian informasi tentang peraturan daerah dari aparat Unit Pengelola Perparkiran kepada para Juru Parkir secara konsisten dari sisi kuantitatifnya jarang dilakukan oleh Unit Pengelola Perparkiran.

Untuk mengelompokkan nilai-nilai total hasil penjumlahan dari jawaban kuesioner yang berkaitan dengan variabel tingkat komunikasi (X1) maka akan digunakan rumus sebagai berikut :

$$i = R/k$$

Keterangan :

i = Interval kelas

R = Range (jarak), merupakan hasil skor tertinggi dikurangi skor terendah

k = Jumlah kelas

Dari rumus diatas maka didapat $i = 32-8 = 24/ 4 = 6$, maka $i = 6$.

Pengelompokan skor tabel untuk variabel komunikasi adalah sebagai berikut :

Tabel IV. 22
KLASIFIKASI SKOR VARIABEL TINGKAT KOMUNIKASI

Kategori Jawaban	Notasi	Kelas Interval
Tinggi	T	26-32
Cukup tinggi	CT	20-25
Kurang tinggi	KT	14-19
Rendah	R	8-13

Berdasarkan tabel IV. 22 di atas dapat disusun rekapitulasi penilaian variabel tingkat komunikasi, maka disajikan data sebagai berikut :

Tabel IV. 23
REKAPITULASI PENILAIAN
VARIABEL TINGKAT KOMUNIKASI

Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase
Tinggi	3	8, 1 %
Cukup tinggi	9	24, 3 %
Kurang tinggi	22	59, 5 %
Tidak tinggi	3	8, 1 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no.13-20

Dari Tabel IV. 23 rekapitulasi penilaian variabel komunikasi dapat dikemukakan bahwa tingkat komunikasi dalam implementasi peraturan daerah sebagian besar berada pada kategori jawaban 59, 5 % kurang tinggi.

Jadi dengan demikian tingkat komunikasi dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan

Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang dapat dinyatakan kurang tinggi dalam mendukung implementasi perda di atas, aspek-aspek yang menunjukkan kondisi tersebut yang terlihat dari tiap table tunggal variable tingkat komunikasi 9X1) adalah sebagai berikut:

- Pengarahan perda terhadap Juru parkir jarang 51, 4 %.
- Penggunaan bahasa kurang mudah di cerna Juru Parkir 51, 6 %.
- Informasi kurang jelas diterima Juru Parkir 54, 1 %.
- Media komunikasi yang digunakan kurang memperjelas informasi yang diterima Juru Parkir 64, 7 %.
- Informasi perda kurang sesuai dengan yang tertera dalam Perda No. 1 tahun 2004 64, 8 %.
- Informasi kurang tepat diterima Juru Parkir 62, 2 %.

B. 3. Isi peraturan daerah (X2)

Isi peraturan daerah adalah apa yang ada dalam peraturan daerah yang berpengaruh terhadap proses implementasi di lapangan.

Di bawah ini akan disajikan data dari masing-masing indikator variabel isi peraturan daerah dari hasil pengisian kuesioner.

Tabel IV. 24
KEPENTINGAN JURU PARKIR

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Tidak bertentangan	2	5, 4 %
Kurang bertentangan	13	35, 1 %
Cukup bertentangan	20	54, 1 %
Bertentangan	2	5, 4 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 21

Dari tabel IV. 24 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari kepentingan para Juru Parkir sebagian besar responden 54, 1 % menjawab cukup bertentangan.

Jadi dengan demikian dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang kepentingan Juru Parkir cukup bertentangan dengan isi yang terkandung dalam peraturan daerah tersebut.

Tabel IV. 25
MANFAAT PERDA BAGI JURU PARKIR

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Bermanfaat	2	5, 4 %
Cukup bermanfaat	15	40, 5 %
Kurang bermanfaat	18	48, 6%
Tidak bermanfaat	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 22

Dari tabel IV. 25 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari manfaat adanya peraturan daerah tentang parkir tepi jalan umum jawaban responden sebagian besar 48, 6 % menjawab kurang bermanfaat.

Jadi dengan demikian isi peraturan daerah dilihat dari manfaat peraturan daerah dalam dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang kurang bermanfaat bagi para Juru Parkir.

Tabel IV. 26
MANFAAT PERDA BAGI PENGGUNA

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Bermanfaat	2	5, 4 %
Cukup bermanfaat	10	27 %
Kurang bermanfaat	23	62, 2 %
Tidak bermanfaat	2	5, 4 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 23

Dari tabel IV. 26 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari manfaat adanya peraturan daerah tentang parkir tepi jalan umum bagi pengguna parkir jawaban responden sebagian besar 62, 2 % menjawab kurang bermanfaat.

Jadi dengan demikian isi peraturan daerah dilihat dari manfaat peraturan daerah dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang kurang bermanfaat bagi para pengguna.

Tabel IV. 27
MENJALANKAN TUGAS

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Baik	1	2, 7 %
Cukup baik	9	24, 3 %
Kurang baik	27	73 %
Tidak baik	-	-
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 24

Dari tabel IV. 27 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari para Juru Parkir menjalankan tugasnya dengan baik dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor: 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang sebagian besar responden 73 % menjawab kurang baik.

Jadi dengan demikian para Juru Parkir kurang menjalankan tugas dengan baik dalam implementasi perda di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang.

Tabel IV. 28
PENGGUNA PARKIR

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Baik	1	2, 7 %
Cukup baik	13	35, 1 %
Kurang baik	22	59, 5 %
Tidak baik	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 25

Dari tabel IV. 27 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari para pengguna parkir semakin baik dalam menggunakan tempat-tempat parkir umum seberapa besar jawaban responden 59, 5 % menjawab kurang baik.

Jadi dengan demikian dengan adanya peraturan daerah tentang parkir tepi jalan umum ternyata para pengguna parkir tidak semakin baik dalam menggunakan tempat-tempat parkir tepi jalan umum.

Tabel IV. 29
TUGAS UNIT PENGELOLAAN PERPARKIRAN

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Baik	1	2, 7 %
Cukup baik	9	24, 3 %
Kurang baik	25	67, 6 %
Tidak baik	2	5, 4 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 26

Dari tabel IV. 28 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari Unit Pengelolaan Perpustakaan semakin baik dalam menjalankan tugasnya dengan adanya Perda Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 seberapa besar jawaban responden 67, 6 % menjawab kurang baik.

Jadi dengan demikian dengan adanya peraturan daerah tentang parkir tepi jalan umum ternyata Unit Pengelolaan Perpustakaan semakin kurang baik dalam menjalankan tugasnya.

Tabel IV. 30
FASILITAS PENDUKUNG

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Mendapatkan	1	2,7 %
Cukup mendapatkan	12	32,4 %
Kurang mendapatkan	21	67,7 %
Tidak mendapatkan	3	8,1 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 27

Dari tabel IV. 29 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari fasilitas pendukung yang diperoleh para Juru Parkir dalam menjalankan tugasnya sebagian besar responden 67,7 % menjawab kurang mendapatkan.

Jadi dengan demikian para Juru Parkir dalam menjalankan tugasnya kurang mendapatkan fasilitas pendukung untuk mendukung proses kerjanya.

Untuk mengelompokkan nilai-nilai total hasil penjumlahan dari jawaban kuesioner yang berkaitan dengan variabel isi peraturan daerah (X2) maka akan digunakan rumus sebagai berikut :

$$i = R/k$$

Keterangan :

i = Interval kelas

R= Range (jarak), merupakan hasil skor tertinggi dikurangi skor terendah

k = Jumlah kelas

Dari rumus diatas maka didapat $i = 28-7 = 21, 21/4 = 5,25$, karena itu dibulatkan keatas maka $i = 5$. Pengelompokan skor tabel untuk variabel isi perda adalah sebagai berikut :

Tabel IV. 31
KLASIFIKASI SKOR VARIABEL
ISI PERATURAN DAERAH

Kategori Jawaban	Notasi	Kelas Interval
Baik	B	22-28
Cukup baik	CB	17-21
Kurang baik	KB	12-16
Tidak baik	TB	7-11

Berdasarkan tabel IV. 30 dapat disusun rekapitulasi variabel isi perda berdasarkan data yang diperoleh, maka selanjutnya disajikan data sebagai berikut:

Tabel IV. 32
REKAPITULASI PENILAIAN
VARIABEL ISI PERATURAN DAERAH

Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase
Baik	2	5, 4 %
Cukup baik	10	27 %
Kurang baik	23	62, 2 %
Tidak baik	2	5, 4 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 21-27

Dari tabel IV. 31 rekapitulasi di atas dapat dijelaskan bahwa variabel isi peraturan daerah kurang baik dalam implementasi Perda Kota Semarang No. 1 tahun 2004 hal ini terlihat dari sebagian besar nilai rekapitulasi 62, 2 %.

Jadi dengan demikian variabel isi peraturan daerah (X2) kurang baik dalam mendukung implementasi Perda Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang, aspek-aspeknya yang menunjukkan kondisi tersebut yang terlihat dari tiap table tunggal variabel isi perda (X2) adalah:

- Kepentingan Juru Parkir cukup bertentangan dengan perda 54, 1 %
- Perda kurang bermanfaat bagi Juru Parkir 48, 6 %.
- Perda kurang bermanfaat bagi pengguna parkir 62, 2 %.

- Juru parkir kurang baik dalam menjalankan tugasnya 73 %.
- Pengguna parkir kurang baik dalam menggunakan tempat-tempat parkir 59, 5 %.
- Unit pengelola Perparkiran kurang baik dalam menjalankan tugasnya 67, 6 %.
- Fasilitas pendukung kurang memadai 67, 7 %.

B. 4 . Sikap Juru Parkir (X3)

Sikap Juru Parkir adalah suatu penilaian Juru Parkir terhadap suatu kebijakan publik tertentu yang berakibat pada munculnya suatu perasaan tertentu terhadap suatu kebijakan publik tersebut.

Di bawah ini akan disajikan data dari masing-masing indikator sikap Juru parkir dari hasil pengisian kuesioner, yaitu sebagai berikut:

Tabel IV. 33
PERBAIKAN PELAYANAN

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Merubah	2	5, 4 %
Cukup merubah	12	32, 4 %
Kurang merubah	22	59, 5 %
Tiidak merubah	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 28

Dari tabel IV. 32, dapat dijelaskan bahwa dilihat dari jawaban responden mengenai perbaikan pelayanan jasa parkir sebagian besar responden menjawab kurang merubah 59, 5 %.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah dapat disimpulkan perbaikan jasa pelayanan parkir kurang dilakukan dalam rangka meningkatkan pelayanan parkir tepi jalan umum.

Tabel IV. 34
PERLUNYA PERDA

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Diperlukan	1	2, 7 %
Cukup diperlukan	16	43, 2 %
Kurang diperlukan	19	51, 4 %
Tidak diperlukan	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 29

Dari tabel IV. 33, dapat dijelaskan bahwa dilihat dari perlunya perda tentang parkir tepi jalan umum sebagian besar responden 51, 35 % menjawab kurang diperlukan.

Jadi dengan demikian terkait dengan apakah dibutuhkannya peraturan daerah parkir tepi jalan umum, jawabannya kurang diperlukan.

Tabel IV. 35
MENDUKUNG PERDA

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Mendukung	1	2, 7 %
Cukup mendukung	12	32,4 %
Kurang mendukung	23	62,2 %
Tidak mendukung	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 30

Dari tabel IV. 34, dapat dijelaskan bahwa dilihat dari Juru Parkir mendukung peraturan daerah parkir tepi jalan umum sebagian besar responden 62, 16 % menjawab kurang mendukung.

Jadi dengan demikian dalam implementasi peraturan daerah parkir tepi jalan umum para Juru Parkir kurang mendukung implementasi peraturan daerah tersebut.

Tabel IV. 36
PERDA DENGAN PENDAPAT PRIBADI

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Tidak bertentangan	2	5, 4 %
Kurang bertentangan	10	37 %
Cukup bertentangan	24	64, 9 %
Bertentangan	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 31

Dari tabel IV. 35, dapat dijelaskan bahwa dilihat dari peraturan daerah parkir tepi jalan umum apakah bertentangan dengan pendapat pribadi Juru Parkir sebagian besar responden 64, 9 % menjawab cukup bertentangan.

Jadi dengan demikian peraturan daerah tentang parkir tepi jalan umum cukup bertentangan dengan pendapat pribadi para Juru Parkir dalam implementasinya.

Tabel IV. 37
PERDA DENGAN NILAI-NILAI MASYARAKAT

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Tidak bertentangan	1	2, 7 %
Kurang bertentangan	20	54, 1 %
Cukup bertentangan	16	43, 2 %
Bertentangan	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber: Diolah dari pertanyaan no. 32

Dari tabel IV. 36 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari peraturan daerah bertentangan dengan nilai-nilai yang berlaku dimasyarakat sebagian besar responden 54, 2 % menjawab kurang bertentangan.

Jadi dengan demikian peraturan daerah parkir tepi jalan umum kurang bertentangan dengan nilai-nilai yang berlaku di masyarakat dalam implementasinya.

Tabel IV. 38
KOORDINASI MASALAH

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Rutin	1	2, 7 %
Cukup rutin	11	29, 7 %
Jarang	23	62, 2 %
Tidak sama sekali	2	5, 4 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 33

Dari tabel IV. 37 dapat dijelaskan bahwa dilihat para Juru Parkir dalam implementasi peraturan daerah parkir tepi jalan umum berkoordinasi dengan coordinator kelompoknya dalam membahas masalah parkir sebagian besar responden 62, 2 % menjawab jarang.

Jadi dengan demikian para Juru Parkir dalam implementasi peraturan daerah parkir tepi jalan umum kurang berkoordinasi dengan Koordinator Kelompoknya dalam membahas masalah yang terjadi.

Tabel IV. 39
PELAKSANAAN PELAYANAN PARKIR

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Sesuai	1	2, 7 %
Cukup sesuai	12	32, 4 %
Kurang sesuai	23	62, 2 %
Tidak sesuai	1	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 34

Dari tabel IV. 38 dapat dijelaskan bahwa dilihat para Juru Parkir menjalankan pelayanan parkir tepi jalan umum sesuai dengan petunjuk pelaksanaan peraturan daerah parkir tepi jalan umum sebagian besar responden 62, 2 % menjawab kurang sesuai.

Jadi dengan demikian para Juru Parkir dalam menjalankan peraturan daerah parkir tepi jalan umum dalam melaksanakannya kurang sesuai dengan petunjuk pelaksanaannya.

Tabel IV. 40
KERJASAMA

Alternatif Jawaban	Frekuensi	Persentase
Selalu	1	2, 7 %
Sering	11	29, 8 %
Kadang-kadang	21	56, 8 %
Tidak sama sekali	4	2, 7 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 35

Dari tabel IV. 39 dapat dijelaskan bahwa dilihat Unit Pengelolaan Perparkiran bekerjasama dengan Juru Parkir setiap adanya permasalahan yang berhubungan dengan pelayanan parkir dalam pelaksanaan peraturan daerah parkir tepi jalan umum sebagian besar responden 56, 8 % menjawab kadang-kadang.

Jadi dengan demikian. Unit Pengelolaan Perparkiran hanya kadang-kadang bekerjasama dengan Juru Parkir setiap adanya permasalahan yang berhubungan dengan pelayanan parkir dalam pelaksanaan peraturan daerah parkir tepi jalan umum.

Untuk mengelompokkan nilai-nilai total hasil penjumlahan dari jawaban kuesioner yang berkaitan dengan variabel sikap Juru Parkir (X3) maka akan digunakan rumus sebagai berikut :

$$i = R/k$$

Keterangan :

i = Interval kelas

R= Range (jarak), merupakan hasil skor tertinggi dikurangi skor terendah

k = Jumlah kelas

Dari rumus diatas maka didapat $i = 32-8=14, 24/ 4 = 6$ Untuk itu dibulatkan keatas menjadi 4 maka $i = 6$. Pengelompokan skor tabel untuk variabel sikap Juru Parkir adalah sebagai berikut :

Tabel IV. 41
KLASIFIKASI SKOR VARIABEL
SIKAP JURU PARKIR

Kategori Jawaban	Notasi	Kelas Interval
Baik	B	26-32
Cukup baik	CB	20-25
Kurang baik	KB	14-19
Tidak baik	TB	8-13

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 28-35

Berdasarkan tabel IV. 40 dapat disusun rekapitulasi variabel sikap Juru Parkir dengan data yang disajikan sebagai berikut :

Tabel IV. 42
REKAPITULASI PENILAIAN VARIABEL
SIKAP JURU PARKIR

Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase
Baik	2	5, 4 %
Cukup baik	9	24, 3 %
Kurang baik	23	62, 2 %
Tidak baik	3	8, 1 %
Jumlah	37	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 28-35

Dari tabel IV. 41 dapat dijelaskan bahwa dilihat dari jawaban responden mengenai rekapitulasi penilaian variabel sikap Juru Parkir dalam implementasi peraturan daerah parkir tepi jalan umum sebagian besar 62, 2 % menjawab kurang baik.

Jadi dengan demikian dalam implementasi Perda Kota Semarang No. 1 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi parkir Tepi Jalan Umum kurang mendukung implementasi peraturan daerah di lapangan, aspek-aspek yang menunjukkan kondisi tersebut dari masing-masing tabel tunggal variabel sikap Juru Parkir (X3) adalah:

- Perbaikan pelayanan parkir kurang terjadi 59, 5 %.
- Perda kurang diperlukan 51, 4 %.
- Juru parkir kurang mendukung perda 62, 2 %.

- Perda cukup bertentangan dengan pendapat pribadi Juru parkir 64, 9 %.
- Koordinasi membahas penyelesaian masalah tentang parkir jarang terjadi 62, 2 %.
- Juru parkir menjalankan perda kurang sesuai dengan petunjuk pelaksanaan perda 62, 2 %.
- Unit Pengelolaan Parkir hanya kadang-kadang saja bekerjasama dengan Juru Parkir dalam membahas masalah pelayanan parkir 56, 8 %.

D. ANALISIS HASIL PENELITIAN

a. Tabulasi silang hasil penelitian

Tabulasi silang dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui arah hubungan positif antara masing-masing variabel X dengan variabel Y, berikut ini gambaran dari tabulasi silang terlihat dibawah ini:

1. Hubungan antara variabel tingkat komunikasi (X₁) dengan implementasi

Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2004 (Y)

Hubungan tingkat komunikasi dengan implementasi Perda No. 1 Tahun 2004 dapat dilihat dalam tabel silang berikut ini:

Tabel IV. 43
TABULASI SILANG TINGKAT KOMUNIKASI (X₁) DENGAN
IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NO. 1 TAHUN 2004 (Y)

TINGKAT KOMUNIKASI (X ₁)	IMPLEMENTASI PERDA (Y)				Total
	Berhasil	Cukup berhasil	Kurang berhasil	Tidak berhasil	
Tinggi	1	1	1	0	3
	50 %	10 %	4, 4 %		8,1 %
Cukup tinggi	0	7	2	0	9
		70 %	8,7 %		24, 3 %
Kurang tinggi	1	2	19	0	22
	50 %	20 %	82, 6 %		59, 5 %
Rendah	0	0	1	2	3
			4, 4 %	100 %	8, 1 %
Total	2	10	23	2	37
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Berdasarkan tabel silang di atas dapat diketahui bahwa:

Dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda berhasil sebesar 50 % menyatakan tingkat komunikasi tinggi dengan implementasi perda berhasil.

Sementara itu, dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda cukup berhasil sebesar 70 % menyatakan tingkat komunikasi cukup tinggi dengan implementasi perda cukup berhasil, sedangkan dari 100 %

responden yang implementasi perda kurang berhasil sebesar 82,6% menyatakan tingkat komunikasi kurang tinggi dengan implementasi perda kurang berhasil.

Kemudian, dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda tidak berhasil sebesar 100 % menyatakan tingkat komunikasi rendah dengan implementasi perda tidak berhasil pula.

Besarnya persentase-persentase tersebut yaitu tingkat komunikasi cukup tinggi dengan implementasi perda cukup berhasil pula sebesar 70 %, tingkat komunikasi kurang tinggi dengan implementasi perda kurang berhasil sebesar 82, 6 %, dan tingkat komunikasi rendah dengan implementasi perda tidak berhasil sebesar 100 % menandakan adanya kecenderungan hubungan dengan arah positif antara tingkat komunikasi dengan implementasi perda.

2. Hubungan antara isi peraturan daerah (X₂) dengan implementasi Perda No. 1 Tahun 2004 (Y)

Hubungan antara isi peraturan (X₂) dengan implementasi Perda No. 1 tahun 2004, sebagai berikut

Tabel IV. 44
TABULASI SILANG ANTARA ISI PERDA (X₂) DENGAN
IMPLEMENTASI PERDA (Y)

ISI PERDA (X ₂)	IMPLEMENTASI PERDA (Y)				Total
	Berhasil	Cukup berhasil	Kurang berhasil	Tidak berhasil	
Baik	1	0	1	0	2
	50 %		4, 3 %		5, 4 %
Cukup baik	0	7	3	0	10
		70 %	13 %		27 %
Kurang baik	1	3	19	0	23
	50 %	30 %	82, 6 %		62 %
Tidak baik	0	0	0	2	2
				100 %	5, 4 %
Total	2	10	23	2	37
	100%	100%	100%	100%	100%

Berdasarkan tabel silang di atas dapat diketahui bahwa:

Dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda berhasil sebesar 50 % menyatakan isi perda baik dengan implementasi perda berhasil.

Sementara itu, dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda cukup berhasil sebesar 70 % menyatakan isi perda cukup baik dengan implementasi perda cukup berhasil, sedangkan dari 100 % responden yang implementasi perda kurang berhasil sebesar 82,6% menyatakan isi perda kurang baik dengan implementasi perda kurang berhasil.

Kemudian, dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda tidak berhasil sebesar 100 % menyatakan isi perda tidak baik dengan implementasi perda tidak berhasil pula.

Besarnya persentase-persentase tersebut yaitu isi perda cukup baik dengan implementasi perda cukup berhasil sebesar 70 %, isi perda kurang baik dengan implementasi perda kurang berhasil sebesar 82, 6 %, dan isi perda tidak baik dengan implementasi perda tidak berhasil sebesar 100 % menandakan adanya kecenderungan hubungan dengan arah positif antara tingkat komunikasi dengan implementasi perda.

3. Hubungan antara sikap Juru Parkir (X₃) dengan implementasi Perda No. 1 Tahun 2004 (Y)

Hubungan antara sikap Juru Parkir (X₃) dengan implementasi Perda No. 1 tahun 2004 sebagai berikut :

Tabel IV. 45
TABULASI SILANG ANTARA SIKAP JURU PARKIR (X₃)
DENGAN IMPLEMENTASI PERDA (Y)

SIKAP JURU PARKIR (X ₃)	IMPLEMENTASI PERDA (Y)				Total
	Berhasil	Cukup berhasil	Kurang berhasil	Tidak berhasil	
Baik	2	0	0	0	2
	100 %				5, 4 %
Cukup baik	0	8	1	0	9
		80 %	4, 3 %		24, 3 %
Kurang baik	0	2	21	0	23
		20%	91, 4 %		62 , 2 %
Tidak baik	0	0	1	2	3
			4, 3 %	100 %	8, 1 %
Total	2	10	23	2	37
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Berdasarkan tabel silang di atas dapat diketahui bahwa:

Dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda berhasil sebesar 100 % menyatakan sikap Juru Parkir baik dengan implementasi perda berhasil.

Sementara itu, dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda cukup berhasil sebesar 80 % menyatakan sikap Juru Parkir cukup baik dengan implementasi perda cukup berhasil, sedangkan dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda kurang berhasil sebesar 91,1% menyatakan sikap Juru Parkir kurang baik dengan implementasi perda kurang berhasil.

Kemudian, dari 100 % responden yang menyatakan implementasi perda tidak berhasil sebesar 100 % menyatakan sikap Juru Parkir tidak baik dengan implementasi perda tidak berhasil pula.

Besarnya persentase-persentase tersebut menandakan adanya kecenderungan hubungan dengan arah positif antara sikap Juru Parkir dengan implementasi perda.

b. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis ini ditujukan untuk mengetahui hubungan signifikansi antara variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y). Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan dua teknik pengujian hipotesis, yaitu:

1. Teknik Koefisien Rank Kendall, yaitu teknik pengujian hipotesis untuk mengetahui hubungan signifikansi antara masing-masing variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y).
2. Teknik Konkordansi Kendall, yaitu pengujian hipotesis untuk mengetahui hubungan signifikansi antara variabel independen (X) secara bersama-sama dengan variabel dependen (Y).

Berikut ini hasil pengujian hipotesis dengan teknik Korelasi Rank Kendall dan teknik Konkordansi Kendall, adalah sebagai berikut:.

1. Analisis Korelasi Rank Kendall Antara tingkat komunikasi (X_1) dengan implementasi perda (Y)

Berdasarkan perhitungan rumus Rank Kendall dengan bantuan program komputer SPSS Release 11,5 (Lampiran 2) diperoleh koefisien rank Kendall (τ) sebesar 0,561 dengan probabilitas kesalahan (sig) sebesar 0,01.

Oleh karena sig sebesar $0,000 < 0,01$, maka inferensi yang diambil adalah menerima H_a dan menolak H_o . Dengan kata lain, antara tingkat komunikasi dengan implementasi Perda terdapat hubungan positif yang sangat signifikan.

2. Analisis Korelasi Rank Kendall isi peraturan daerah (X_2) dengan implementasi perda (Y)

Berdasarkan perhitungan rumus Rank Kendall dengan bantuan program komputer SPSS Release 11,5 (lampiran 2) diperoleh koefisien rank Kendall (τ) sebesar 0,408 dengan probabilitas kesalahan (sig) sebesar 0,01.

Oleh karena sig sebesar $0,000 < 0,01$, maka inferensi yang diambil adalah menerima H_a dan menolak H_o . Dengan kata lain, antara isi Perda dengan implementasi Perda terdapat hubungan positif yang sangat signifikan.

3. Analisis Korelasi Rank Kendall sikap Juru Parkir (X_3) dengan implementasi perda (Y)

Berdasarkan perhitungan rumus Rank Kendall dengan bantuan program komputer SPSS Release 11,5 (lampiran 2) diperoleh koefisien rank Kendall (τ) sebesar 0,556 dengan probabilitas kesalahan (sig) sebesar 0,01.

Oleh karena sig sebesar $0,000 < 0,01$, maka inferensi yang diambil adalah menerima H_a dan menolak H_o . Dengan kata lain, antara sikap

Juru Parkir dengan implementasi Perda terdapat hubungan positif yang sangat signifikan.

4. Analisis Konkordansi Kendall tingkat komunikasi (X_1), isi perda (X_2), dan sikap Juru Parkir (X_3) dengan Implementasi perda (Y)

Perhitungan dengan rumus koefisien Konkordansi (Lampiran 2) memperlihatkan harga W sebesar 0,503. Setelah dilakukan transformasi harga W ke dalam rumus chi-kuadrat diperoleh harga chi-square sebesar 55,778 dengan probabilitas kesalahan (sig) sebesar 0,01.

Oleh karena sig sebesar $0,000 < 0,01$, maka keputusan yang diambil adalah antara variabel tingkat komunikasi, Isi Perda dan sikap Juru Parkir dengan implementasi Perda, terdapat korelasi yang sangat signifikan dengan arah positif.

D. DISKUSI

Diskusi dalam penelitian ini dapat dikatakan bagaimana kita memaparkan secara jelas mengenai hasil-hasil penelitian yang telah penulis lakukan yang kemudian kita bahas apakah sudah sesuai dengan landasan teori dari penelitian yang dilakukan sebagai dasar analisis untuk memfokuskan penelitian penulis.

Seperti yang tertera dalam bab sebelumnya bahwa focus penelitian penulis adalah mengetahui implementasi Peraturan Daerah (Y) No. 1 Tahun 2004 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang dihubungkan dengan tingkat komunikasi (X_1), isi Peraturan Daerah (X_2), dan sikap Juru Parkir (X_3).

Kemudian teori yang mendasari penelitian ini adalah bahwa penelitian dipusatkan pada implementasi kebijakan (*policy implementation*) karena Peraturan Daerah Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum adalah sebuah kebijakan publik, dengan mengambil teori implementasi

kebijakan dari George C. Edward III, Van Metter dan Van Horn, dan Marille S. Grindle.

Oleh karena itu, dalam diskusi ini dapat dikatakan bahwa hasil-hasil penelitian menunjukkan adanya relevansi dengan teori-teori yang menjadi dasar penelitian penulis hal ini terlihat dari:

1. Nilai akumulasi dari tiap variabel penelitian, yaitu:

a. Variabel implementasi (Y) perda sebagian besar menunjukkan kategori kurang berhasil sebanyak 62, 2 % dari 100 %, beberapa indikator yang menunjukkan kondisi variabel implementasi perda kurang berhasil, yaitu:

- Target pencapaian parkir hanya kadang-kadang tercapai 54, 1 %.
- Tarif retribusi resmi hanya kadang-kadang diberlakukan 56, 8 %.
- Juru parkir hanya kadang-kadang saja menyetorkan hasil pungutan ke Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang 51, 4 %
- Juru parkir hanya kadang-kadang saja menegur pengguna parkir yang tidak tertib 54, 1 %.
- Area parkir kurang memadai 62, 2 %.
- Pendapatan Juru Parkir hanya kadang-kadang saja dapat memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari 62, 2 %.
- Implementasi perda kurang baik di lapangan 54, 1 %.

b. Variabel tingkat komunikasi (X1) sebagian besar menunjukkan kategori kurang tinggi sebanyak 59, 5 % dari 100%, beberapa indikator yang menunjukkan kondisi variabel tingkat komunikasi kurang tinggi, yaitu:

- Pengarahan perda terhadap Juru parkir jarang 51, 4 %.
- Penggunaan bahasa kurang mudah di cerna Juru Parkir 51, 6 %.
- Informasi kurang jelas diterima Juru Parkir 54, 1 %.

- Media komunikasi yang digunakan kurang memperjelas informasi yang diterima Juru Parkir 64, 7 %.
 - Informasi perda kurang sesuai dengan yang tertera dalam Perda No. 1 tahun 2004 64, 8 %.
 - Informasi kurang tepat diterima Juru Parkir 62, 2 %.
- c. Variabel isi perda (X2) sebagian besar menunjukkan kategori kurang baik sebanyak 62, 2 % dari 100 %, beberapa indikator yang menunjukkan kondisi isi perda kurang baik, yaitu:
- Kepentingan Juru Parkir cukup bertentangan dengan perda 54, 1 %
 - Perda kurang bermanfaat bagi Juru Parkir 48, 6 %.
 - Perda kurang bermanfaat bagi pengguna parkir 62, 2 %.
 - Juru parkir kurang baik dalam menjalankan tugasnya 73 %.
 - Pengguna parkir kurang baik dalam menggunakan tempat-tempat parkir 59, 5 %.
 - Unit pengelola Perparkiran kurang baik dalam menjalankan tugasnya 67, 6 %.
 - Fasilitas pendukung kurang memadai 67, 7 %.
- d. Variabel sikap Juru Parkir (X3) sebagian besar menunjukkan kategori kurang baik sebanyak 62, 2 % dari 100%, beberapa indikator yang menunjukkan kondisi variabel sikap Juru parkir kurang baik, yaitu:
- Perbaikan pelayanan parkir kurang terjadi 59, 5 %.
 - Perda kurang diperlukan 51, 4 %.
 - Juru parkir kurang mendukung perda 62, 2 %.
 - Perda cukup bertentangan dengan pendapat pribadi Juru parkir 64, 9 %.

- Koordinasi membahas penyelesaian masalah tentang parkir jarang terjadi 62, 2 %.
 - Juru parkir menjalankan perda kurang sesuai dengan petunjuk pelaksanaan perda 62, 2 %.
 - Unit Pengelolaan Parkir hanya kadang-kadang saja bekerjasama dengan Juru Parkir dalam membahas masalah pelayanan parkir 56, 8 %.
2. Tabel silang penelitian untuk menunjukkan kecenderungan hubungan positif antar variabel penelitian (X dengan Y), dari hasil tabel silang dapat disimpulkan bahwa masing-masing variabel X menunjukkan arah hubungan positif dengan variabel Y implementasi perda.
3. Diterimanya hipotesis-hipotesis penelitian yang diajukan, dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel IV. 46
HASIL PENGUJIAN HIPOTESIS PENELITIAN

No	Korelasi	Notasi/ Peringkat	Status dan No. Urut
1.	Hubungan antara tingkat komunikasi (X1) dengan implementasi perda (Y)	0,561, karena sig sebesar 0,000<0,01 maka hipotesis.....	Diterima (1)
2.	Hubungan antara isi perda (X2) dengan implementasi perda (Y)	0,408, karena sig sebesar 0,000<0,01 maka hipotesis.....	Diterima (3)
3.	Hubungan antara sikap Juru Parkir (X2) dengan implementasi perda (Y)	0,556, karena sig sebesar 0,000<0,01 maka hipotesis.....	Diterima (2)
4.	Hubungan antara tingkat komunikasi (X1), isi perda (X2), dan sikap Juru Parkir (X2) dengan implementasi perda (Y)	W=0,503 hasil transformasi ke chi kuadrat 55,78 sig sebesar 0,000<0,01 maka hpotesis.....	Diterima.

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan mengingat hasil uji signifikansi menunjukkan adanya hubungan positif dan signifikansi maka berarti jika tidak segera dilakukan perbaikan terhadap variabel-variabel X maka akan memungkinkan implementasi Peraturan Daerah Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum kurang berhasil.

Oleh karena itu seperti yang terlihat dalam tabel perbaikan terhadap variabel X sesegera mungkin dilakukan sesuai dengan prioritasnya secara urut, yaitu:

- 1) Tingkat komunikasi menyangkut aspek-aspek yaitu pengarahan perda, informasi kurang lancar, penggunaan bahasa kurang mudah dicerna, informasi kurang rinci dan jelas, media komunikasi kurang memperjelas informasi yang diterima, informasi kurang sesuai dengan perda, dan informasi kurang tepat diterima.
- 2) Sikap Juru Parkir menyangkut aspek-aspek, yaitu perda cukup bertentangan dengan kepentingan juru parkir, perda kurang bermanfaat bagi juru parkir dan pengguna, juru parkir kurang baik dalam menjalankan tugasnya, pengguna parkir kurang baik dalam menggunakan tempat-tempat parkir, Unit Pengelolaan Perparkiran kurang baik dalam menjalankan tugasnya, dan fasilitas pendukung kurang memadai dalam memberikan pelayanan parkir.
- 3) Isi perda menyangkut aspek-aspek, yaitu adanya perda kurang memperbaiki mutu layanan parkir, perda kurang diperlukan, Juru parkir kurang mendukung perda, perda cukup bertentangan dengan pendapat pribadi Juru parkir, Juru Parkir jarang berkoordinasi dengan Koordinator kelompoknya jika terjadi permasalahan, pelaksanaan pelayanan parkir kurang sesuai dengan petunjuk pelaksanaan perda dan Unit Pengelola Perparkiran hanya kadang-kadang saja bekerjasama dengan Juru Parkir jika terjadi permasalahan implementasi perda di lapangan.

Kemudian disamping perbaikan terhadap variabel-variabel X, hal yang tidak dapat kita tinggalkan adalah kita perlu memperbaiki aspek-aspek yang terjadi pada variabel Y yang bermasalah sehingga harapannya masing-masing variabel dapat secara sinergi mampu memaksimalkan implementasi Perda No. 1 tahun 2004 di lapangan. Aspek-aspek dari variabel Y yang harus diperbaiki adalah target pencapaian parkir, tarif retribusi resmi, penyetoran retribusi, pengaturan

kendaraan, teguran ketidaktertiban, area parkir, pendapatan juru parkir, dan pelaksanaan perda di lapangan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Terdapat beberapa kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Nilai akumulasi dari tiap variabel penelitian, yaitu:
 - a. Variabel implementasi (Y) perda kurang berhasil 62, 2 %, terlihat dari aspek-aspek sebagai berikut:
 - Target pencapaian parkir hanya kadang-kadang tercapai 54, 1 %.
 - Tarif retribusi resmi hanya kadang-kadang diberlakukan 56, 8 %.
 - Juru parkir hanya kadang-kadang saja menyetorkan hasil pungutan ke Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang 51, 4 %.
 - Juru parkir hanya kadang-kadang saja menegur pengguna parkir yang tidak tertib 54, 1 %.
 - Area parkir kurang memadai 62, 2 %.
 - Pendapatan Juru Parkir hanya kadang-kadang saja dapat memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari 62, 2 %.
 - Implementasi perda kurang baik di lapangan 54, 1 %.
 - b. Variabel tingkat komunikasi (X1) kurang tinggi 59, 5 %, terlihat dari aspek-aspek sebagai berikut:
 - Pengarahan perda terhadap Juru Parkir jarang 51, 4 %.
 - Penggunaan bahasa kurang mudah di cerna Juru Parkir 51, 6 %.
 - Informasi kurang jelas diterima Juru Parkir 54, 1 %.
 - Media komunikasi yang digunakan kurang memperjelas informasi yang diterima Juru Parkir 64, 7 %.

- Informasi perda kurang sesuai dengan yang tertera dalam Perda No. 1 tahun 2004 64, 8 %.
 - Informasi kurang tepat diterima Juru Parkir 62
- c. Variabel isi perda (X2) kurang baik 62, 2 %, terlihat dari aspek-aspek sebagai berikut:
- Kepentingan Juru Parkir cukup bertentangan dengan perda 54, 1 %
 - Perda kurang bermanfaat bagi Juru Parkir 48, 6 %.
 - Perda kurang bermanfaat bagi pengguna parkir 62, 2 %.
 - Juru parkir kurang baik dalam menjalankan tugasnya 73 %.
 - Pengguna parkir kurang baik dalam menggunakan tempat-tempat parkir 59, 5 %.
 - Unit pengelola Perparkiran kurang baik dalam menjalankan tugasnya 67, 6 %.
 - Fasilitas pendukung kurang memadai 67, 7 %.
- d. Variabel sikap Juru Parkir (X3) kurang baik 62, 2 % terlihat dari aspek-aspek sebagai berikut:
- Perbaikan pelayanan parkir kurang terjadi 59, 5 %.
 - Perda kurang diperlukan 51, 4 %.
 - Juru parkir kurang mendukung perda 62, 2 %.
 - Perda cukup bertentangan dengan pendapat pribadi Juru parkir 64, 9 %.
 - Koordinasi membahas penyelesaian masalah tentang parkir jarang terjadi 62, 2 %.
 - Juru parkir menjalankan perda kurang sesuai dengan petunjuk pelaksanaan perda 62, 2 %.

- Unit Pengelolaan Parkir hanya kadang-kadang saja bekerjasama dengan Juru Parkir dalam membahas masalah pelayanan parkir 56, 8 %.
2. Tabel silang penelitian menunjukkan kecenderungan hubungan dengan arah positif antar variabel penelitian (X dengan Y).
 3. Diterimanya hipotesis-hipotesis penelitian yang diajukan, dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel IV. 47
HASIL PENGUJIAN HIPOTESIS PENELITIAN

No	Korelasi	Notasi/ Peringkat	Status dan No. Urut
1.	Hubungan antara tingkat komunikasi (X1) dengan implementasi perda (Y)	0, 561, karena sig sebesar 0,000<0,01 maka hipotesis.....	Diterima (1)
2.	Hubungan antara isi perda (X2) dengan implementasi perda (Y)	0, 408, karena sig sebesar 0,000<0,01 maka hipotesis.....	Diterima (3)
3.	Hubungan antara sikap Juru Parkir (X2) dengan implementasi perda (Y)	0,556, karena sig sebesar 0,000<0,01 maka hipotesis.....	Diterima (2)
4.	Hubungan antara tingkat komunikasi (X1), isi perda (X2), dan sikap Juru Parkir (X2) dengan implementasi perda (Y)	W=0,503 hasil tranformasi ke chi kuadrat 55,78 sig sebesar 0,000<0,01 maka hpotesis.....	Diterima.

Perbaikan terhadap variabel penelitian sesegera mungkin dilakukan untuk memperbaiki implementasi Peraturan Daerah Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum, yaitu variabel tingkat komunikasi, variabel sikap Juru Parkir, dan variabel isi perda disamping juga variabel implementasi perda-nya untuk memperbaiki implementasi Peraturan Daerah Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Perda Kota di Kawasan Simpang Lima pada khususnya.

B. Saran

Berdasarkan hasil dari penyajian data dan pembahasan penelitian yang selanjutnya disimpulkan kedalam beberapa poin-poin penting menyangkut penelitian ini maka dalam rangka memperbaiki dan meningkatkan implementasi Peraturan Daerah Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Simpang Lima terdapat beberapa saran yang diajukan oleh penulis, yaitu sebagai berikut:

1. Berkaitan dengan masalah variabel tingkat komunikasi (X1) yang kurang baik maka aspek-aspek yang menyangkut tingkat komunikasi sesegera mungkin dilakukan untuk memperbaiki implementasi Peraturan Daerah Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan, adalah sebagai berikut:
 - a. Pengarahan mengenai substansi, isi dan hal-hal lainnya menyangkut perda serta bagaimana implementasi perda di lapangan agar diintensifkan frekuensinya minimal sekali dalam sebulan. Sebagai langkah awal agar Juru Parkir tahu dan mengerti mengenai perda maka mereka diberikan buku tentang perda, petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknisnya.
 - b. Dalam setiap pengarahan ataupun penyampaian komunikasi personal terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu bahasa yang digunakan disesuaikan dengan kemampuan dan tingkat pendidikan Juru Parkir sehingga akan mempermudah mereka untuk menyerap dan memahami informasi tentang perda.
 - c. Informasi yang diberikan secara terstruktur dan sistematis baik dalam hal substansinya maupun penjelasannya menyangkut perda dan terus

disampaikan secara jelas sehingga mereka lebih mudah menerima dan memahami pesan-pesan yang diberikan.

- d. Media komunikasi yang digunakan seperti surat, brosur, pamflet, dan lainnya terkait dengan perda agar dikemas dengan bahasa yang sederhana, mudah dipahami serta terstruktur secara urut dan jelas.
 - e. Dalam rangka menghindari kurang sesuainya informasi tentang perda maka disinilah pentingnya para Juru Parkir diberikan buku tentang perda, petunjuk pelaksanaan perda, dan petunjuk teknis tentang perda sehingga dari sisi Juru Parkir akan lebih mengerti dan paham tentang perda dan kemudian dari sisi petugas Unit Pengelolaan Perparkiran tidak secara sengaja memberikan informasi yang kurang sesuai tentang perda kepada Juru parkir.
2. Langkah peningkatan sikap para Juru Parkir dan koordinatornya menyangkut aspek-aspek yang menjadi masalah terhadap variabel sikap Juru parkir (X3) yang dapat dilakukan bagi peningkatan sikap adalah pelatihan-pelatihan bagi para Juru Parkir dan Koordinator Parkir, beberapa tahapan yang dilakukan dalam pelaksanaan pelatihan tersebut adalah sebagai berikut:
 - a) Membuat planning mengenai pelatihan Juru Parkir dan koordinatornya, meliputi:
 1. Waktu dan tempat pelatihan
 2. Materi-materi yang diajarkan dalam pelatihan.
 3. Metode-metode yang digunakan dalam pelatihan.
 4. Pihak-pihak yang menjadi tenaga pelatihan.
 5. Besarnya biaya pelatihan.
 - b) Melakukan proses penyampaian informasi adanya pelatihan sikap bagi Juru Parkir dan koordinatornya, yaitu dalam proses penyampaian informasi ini

para Juru Parkir dan koordinatornya diberi pemberitahuan tertulis lewat surat pemberitahuan adanya pelatihan kemudian diadakan pertemuan sosialisasi dengan para Juru Parkir dan koordinatornya mengenai maksud dan tujuan adanya pelatihan.

- c) Pelaksanaan pelatihan, yang berupa tindakan pelaksanaan pelatihan yang berupa pengenalan teori-teori tentang sikap aparat, melakukan diskusi tentang sikap aparat melakukan simulasi praktek dalam pekerjaan parkir tepi jalan umum.
 - d) Percobaan di lapangan implementasi perda pengaturan parkir tepi jalan umum selama satu bulan.
 - e) Evaluasi hasil pelatihan dan perbaikan langkah kedepan.
2. Mengingat variabel isi perda (X2) kurang baik maka aspek-aspek dari variabel tersebut yang bermasalah sesegera mungkin diperbaiki untuk mendukung pelaksanaan perda di lapangan dan disini perubahan terhadap perda perlu dilakukan. Hal-hal yang perlu dilakukan menyangkut variabel isi perda, adalah sebagai berikut:
- a. Isi perda harus mengakomodir kepentingan Juru Parkir termasuk Koordinatornya seperti yaitu:
 - Mencantumkan unsur dalam masalah parkir tepi jalan umum yaitu Koordinator Juru Parkir yang di dalamnya memuat mengenai tupoksinya.
 - Bentuk-bentuk pelanggaran dan bentuk-bentuk serta kategori-kategori sanksi bagi Juru Parkir dan bagi para koordinator yang melanggar.
 - Tata cara pengaduan bagi Koordinator Lapangan dan Juru Parkir yang merasa dirugikan oleh kebijakan.

- Sistem bagi hasil menyangkut nilai persentasenya yaitu masing-masing berapa persen bagiannya Juru Parkir, Kordinator dan Pemerintah Kota Semarang.
- b. Fasilitas yang berhubungan dengan masalah parkir tepi jalan umum diberikan kepada semua Juru Parkir dalam rangka mendukung tugas kerjanya, seperti:
- Baju/ rompi parkir.
 - Peluit
 - Karcis
 - Alat-alat pembatas, atau sejenisnya
 - Kartu identitas resmi/ ID Card.
- c. Para Juru Parkir dalam tugasnya menerapkan sikap disiplin dan tegas dalam melayani pengguna parkir dengan tidak meninggalkan sisi pendekatan pribadi yang *partnership* kepada pengguna parkir untuk menjamin kedisiplinan, keteraturan dan ketertiban pengguna parkir dalam menggunakan tempat-tempat parkir tepi jalan umum.
4. Satu hal yang tidak dapat ditinggalkan untuk memperbaiki implementasi perda di lapangan maka variabel implementasi perda juga perlu diperbaiki aspek-aspeknya yang bermasalah sehingga pada gilirannya masing-masing variabel akan bersinergi dalam mendukung perbaikan implementasi perda di lapangan, aspek-aspek tersebut yaitu sebagai berikut:
- a. Unit Pengelolaan Perparkiran lebih rutin melaksanakan pendataan, pengawasan dan menegakan disiplin dalam memperlakukan tarif retribusi resmi dan arus masuk keluar karcis resmi artinya sangsi harus diberlakukan secara tegas, obyektif dan rasional kepada Juru Parkir yang melanggar.

- b. Unit Pengelolaan Perparkiran harus menerapkan peraturan disiplin dalam penyetoran retribusi artinya sangsi bagi mereka yang melanggar dijalankan penerapan sangsi/ hukuman secara bertahap, dimulai dari peringatan I, II dan sangsi tegas yaitu skores/ pecat.
 - c. Mengingat lahan parkir yang semakin lama sempit jika dikaitkan dengan bertambahnya volume kendaraan dari waktu ke waktu maka pembangunan tempat-tempat parkir dilakukan baik dari dana alokasi Pemerintah Kota Semarang ataupun bekerjasama dengan swasta.
5. Mengharapkan kepada para peneliti lain untuk melakukan penelitian sejenis dengan mengambil variabel X selain variabel tingkat komunikasi, isi perda dan sikap Juru Parkir dalam rangka kepentingan penelitian kedepan dan menambah variasi variabel-variabel X yang berhubungan secara positif dan signifikan dengan implementasi perda sejenis. Beberapa variabel yang dapat dijadikan variabel X dalam penelitian sejenis adalah:
 - a. Van Meter dan Van Horn, sebagai berikut :
 1. Ukuran dan tujuan kebijakan
 2. Sumber-sumber Kebijakan
 3. Ciri-ciri atau sifat Badan/ instansi pelaksana
 4. Lingkungan ekonomi, sosial dan politik.
 - b. Marille S. Grindle, variabel konteks kebijakan, dan
 - c. George C. Edwards III, variabelnya yaitu sumber-sumber kebijakan dan struktur birokrasi.

Demikianlah beberapa saran yang sekiranya dapat diberikan dalam rangka memperbaiki implementasi Peraturan Daerah Kota Semarang No. 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan

Simpang Lima pada khususnya dan Kota Semarang pada umumnya sehingga pelaksanaan perda tersebut berlangsung dengan baik dan hasilnya baik pula.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Wahab, Solichin *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Negara*. Bumi Aksara, Jakarta, 2001
- Azwar, Saifuddin, *Sikap Manusia : Teori dan Pengukurannya*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2002.
- Badjuri, Abdul Kahar dan Yuwono, Teguh, *Kebijakan Publik: Kondsep dan Strategi*, Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP UNDIP, Semarang, 2002.
- Clapman, Elwood, *Sikap Kekayaan Anda Yang Paling Berharga*, Diterjemahkan oleh Agus Maulan, Bina Rupa Aksara, Jakarta, 1991.
- Davis, Keith dan Newstroom W. John, *Perilaku Dalam Organisasi*, Diterjemahan oleh Agus Dharma, Erlangga, Jakarta, 1992.
- Denhard, Robert, *Public Administration, Action and Orientation*, Wordworth Publicing Company, Belmont, 1994.
- Dye, R. Thomas, *Understanding Public Policy*, Prentice Hall. inc, New York, 1978.
- Hadi, Sutrisno, *Metodologi Research Jilid I*, Andi Offset, Yogyakarta, 1993.
- Islamy, Irfan, *Kebijakan Publik*. Universitas Terbuka Jakarta, 1996.
- Jiwanto, Gunawan, *Komunikasi dalam Organisasi*, Pusat Pengembangan Manajemen, Andi Ofset, Yogyakarta, 1985.
- Moekijat, *Teori Komunikasi*, Mandar Maju, Bandung, 1993.
- Singarimbun, Masri dan Effendi, Sofyan, *Metodologi Penelitian Survei*, LP3ES. Jakarta. 1995.
- Soedargo, SH. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. NV Eresco, Bandung, 1964.
- Subana, M dan Sudrajat, S, *Dasar-Dasar Penelitian Ilmiah*, Pustaka Setia, Bandung, 2001.

- Tim LAPERA, *Otonomi Versi Negara*, LAPERA Pustaka Utama, Yogyakarta, 2000.
- Wibawa, Samadra. Purbukusumo, Yuyun dan Pramusinto, Agus. *Evaluasi Kebijakan Publik*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 1994.
- Wirawan Sarwono, Sarlito, *Psikologi Sosial : Individu dan Teori-teori Psikologi Sosial*, PT. Balai Pustaka, Jakarta, 1998.
- Winarno, Budi, *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*, Med Press, Yogyakarta, 2002.
- Yuwono, S, *Ikhtisar Komunikasi Administrasi*, Liberty, Jakarta, 1989.
- Peraturan Daerah Kotamadya Semarang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Pengelolaan Parkir di Tepi Jalan Umum, UP. Perpustakaan Kota Semarang, 2005.
- UU Otonomi Daerah 1999, Sejahtera Mandiri, Jakarta, 1999.